Nicht für den Austausch

Deutsche Geschichte

Der Kampf um die Bagdadbahn 1903—1914

Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung des Doktorgrades bei der Philosophischen Fakultät

der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von

FRIEDRICH HEINZ BODE
aus Obernigk, Kr. Breslau

Breslau 1941

Buchdruckerei Paul Plischke Breslau 1

Referent: Prof. Dr. G. Beyerhaus

Korreferent: Prof. Dr. L. Santifaller

Tag der mündlichen Prüfung: 12. Oktober 1939

Gedruckt mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät
der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau

Die Arbeit erscheint auch als Heft 15 der Breslauer „Historischen Forschungen“ im Verlag Priebatschs Buchhandlung, Breslau 1
Inhaber Erich Thiel und Karl-Hans Hintermeier

Inhalt

Vorwort. V

I. Die Grundlagen der Bagdadbahnpolitik der europäischen Großmächte. 1

II. Die Bagdadbahn im System der englischen Ententenpolitik.

1. Englands Rücksicht auf Frankreich und Rußland. 14
2. Der „Vierer-Plan“ (1907/08). 20
3. Der aktive Widerstand Englands gegen die Bagdadbahn (1908/09). . 30

III. Die Bagdadbahn in den deutsch-englischen Verhandlungen 1909—1912.

1. Die Bagdadbahn und die deutschen Verständigungsversuche 1909/10. 41
2. Englands Bagdadbahnpolitik gegenüber der Türkei und gegenüber Deutschland 1910/11. 56
3. Die Haldane-Mission und die Frage einer „peripheren“ Verständigung. 68

IV. Die Verständigung über die Bagdadbahn (1912—1914).

1. Englands entscheidender Schritt. 82
2. Die Verhandlungen der Jahre 1913/14. 93
3. Die deutsch-englische Konvention vom 15. Juni 1914. 104
4. Die Verständigung über die Bagdadbahn und das Problem der deutsch-englischen Annäherung. 114

Zusammenfassung. 121

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549814_0011

Vorwort

In dem Suchen nach den sachlichen und psychologischen Motiven der Gegensätze und Spannungen, die sich schließlich im Juli 1914 zu der großen Weltkatastrophe entluden, hat die Forschung von jeher der Bagdadbahn eine beachtlich große Bedeutung zugeschrieben. Die Frage ist besonders von amerikanischer Seite in eingehenden, selbständigen Arbeiten untersucht worden. Ich nenne hier nur das in der Fülle und Durcharbeitung des Stoffes noch heute vielfach unübertroffene Werk des amerikanischen Professors Edward Mead Earle [1], ferner die knappe, aber zum ersten Male die verschiedenen Aktenpublikationen benützende Dissertation seines Landsmannes Paul Butterfield [2], oder das den französischen Standpunkt und Anteil besonders berücksichtigende Buch von Louis Ragey [3], schließlich das ausgezeichnete Werk des Amerikaners John B. Wolf, der in eingehender Forschung und neutraler Wertung ein vorzügliches Bild dieses wichtigen Gegenstandes des Vorkriegsimperialismus entworfen hat [4]. Die vorliegende Arbeit will nun nicht lediglich die Reihe der vorgenannten Bücher um ein weiteres vermehren, obwohl infolge des im Jahre 1938 veröffentlichten Teiles X, II. Teil der Britischen Dokumente in mancher Hinsicht ein neues Licht auf diese Frage gefallen ist; so besonders in bezug auf die englische Bagdadbahnpolitik gegenüber der Türkei und Rußland seit dem Jahre 1911, sowie über die Verhandlungen der letzten zwei Jahre. Die Arbeit gibt vielmehr bewußt nur einen zeitlich und inhaltlich begrenzten Teilausschnitt des Gesamtproblems wieder. So läßt sie die einzelnen technischen und finanziellen Dinge völlig außer Acht und beschränkt sich ausschließlich auf die politische Seite. Sie umfaßt nur die Jahre von 1903—1914, weil erst durch die endgültige Konzession für die deutsche Anatolische Bahngesellschaft vom März 1903, sowie durch die Ablehnung einer Mitbeteiligung der europäischen Großmächte, schließlich durch die nunmehr offen zu Tage tretende Umgestaltung der europäischen Mächtekonstellation die Bagdadbahnfrage ihr eigentliches Gesicht und Schwergewicht erhielt.

---

[1] Vgl. Earle, Turkey, the great Powers and the Bagdad-Railway. A Study in Imperialism. New York 1923.
[2] Butterfield, The Diplomacy of the Bagdad-Railway. Diss. Göttingen 1932.
[3] Ragey, La Question du chemin de fer de Bagdad 1893—1914, Paris 1936.
[4] Wolf, The diplomatic history of the Bagdad railroad. Columbia 1936.

Die Arbeit konzentriert sich weiterhin in erster Linie auf den englischen Widerstand gegen den Bau der Bahn und die deutsche Gegenwirkung[5]). Und zwar aus folgenden Gründen: Einmal aus der rein sachlichen Erwägung heraus, daß seit dem Jahre 1903 das Zentrum des Widerstandes gegen die Bagdadbahn in London lag. Anders ausgedrückt: sowohl Frankreich wie auch Rußland hätten sich mit der Wilhelmstraße über diesen Punkt sehr schnell verständigt, wenn die englische Regierung darin vorangegangen wäre. (Die umgekehrte Folgerung kann man jedoch nicht ziehen). Entscheidend war jedoch ein zweiter Grund: Die Bagdadbahn ist für Deutschland und England seit dem Jahre 1903 weit mehr als eine Spezialfrage von lediglich lokalem Charakter gewesen. In der Einstellung der beiden Völker, wie der beiderseitigen Regierungen zu dem Problem spiegelt sich das gesamte deutsch-englische Verhältnis der Vorkriegszeit wieder mit all seinen Spannungen, Irrungen, Unklarheiten, seinem Nichtverständnis für die Belange des Anderen, seinem gegenseitigen Mißtrauen und auch — leider muß es gesagt werden — den niedrigen Gehässigkeiten, besonders bei einem großen Teil der Beamten des Foreign Office und der britischen Botschafter. In ihr erkennen wir die Grundzüge der beiderseitigen Politik: das Streben nach einem umfassenden Ausgleich mit dem englischen Nachbarn auf deutscher Seite, die Erhaltung und Festigung des Ententensystems auf britischer Seite. Wir sehen das geschickte diplomatische Spiel der Londoner Staatsführung, das aber doch letzten Endes jeder staatsmännischen Größe entbehrte, und das oft plumpe und im Gesamten uneinheitliche Vorgehen der deutschen Regierung. Kurz, wir erhalten, wie es auch Wolf schon ausgedrückt hat[6], einen tiefen Einblick in das politische Klima der Vorkriegszeit. In dem Versuch einer Einordnung des Bagdadbahnproblems in die europäische Politik und insbesondere in das deutsch-englische Verhältnis also[7], möchte ich eine meiner Hauptaufgaben sehen. Dabei war mir von Nutzen, daß die speziellen Dinge der Frage zum größten Teil geklärt und in guter Darstellung vor mir lagen. Auf sie konnte ich mich daher jederzeit stützen.

Als Quellen kamen für die Arbeit fast nur die verschiedenen Aktenpublikationen in Frage, da sowohl aus den Memoiren der Diplomaten wie in den publizistischen Erzeugnissen nur sehr wenig für unser Thema herauszuziehen ist.

Angesichts der in Manchem leider noch recht lückenhaften Quellenlage mag es vielleicht ein Wagnis sein, die verschiedenen Kräfte und Strömungen in den verantwortlichen Stellen Berlins und Londons zu analysieren, zumal es doch insbesondere nur ihr Verhältnis zu dem

---

[5] Wer sich daher über die Bagdadbahnpolitik auch der anderen Mächte unterrichten will, benütze die angeführten Bücher.

[6] Wolf S. 102.

[7] Selbstverständlich könnte auch die Bedeutung der Bagdadbahn für das deutsch-russische oder für das deutsch-französische Verhältnis im Einzelnen untersucht werden. Allerdings dürfte sich für eine solche Arbeit das Fehlen ausreichender Quellen unangenehm bemerkbar machen.

Spezialproblem der Bagdadbahn betrifft. Hierbei muß gesagt werden, daß wir durch das umfangreichere Material der Britischen Dokumente hinsichtlich der die englische Bagdadbahnpolitik bestimmenden Faktoren klarer sehen als bei der deutschen Diplomatie. So bedauerlich dies ist, so wäre der umgekehrte Fall jedoch bedeutend unangenehmer. Denn die entscheidenden Persönlichkeiten und dadurch auch die Grundlagen der deutschen Bagdadbahnpolitik wechselten seit der Jahrhundertwende kaum, so daß man gerade in dieser Frage — ausnahmsweise — von einer konsequenten Vertretung der deutschen Interessen sprechen kann. Auch kennen wir die Einstellung der einzelnen deutschen Staatsmänner zu England, sowie ihren Einfluß auf die Gestaltung der deutschen Politik so genau, daß wir die vorhandenen Lücken in den Akten — es handelt sich vornehmlich um die Jahre von 1912—1914 — eher verschmerzen können. Anders jedoch bei der Londoner Diplomatie. Hier ist eine Abschätzung der verschiedenen Kräfte bedeutend schwieriger und außerdem die Bagdadbahnpolitik viel komplizierter und vor allem auch wechselvoller. Es ist dabei lehrreich zu bemerken, wie die Haltung aller britischen Politiker in der Bagdadbahnfrage übereinstimmt mit ihrer allgemeinen Einstellung gegenüber Deutschland; wie sie je nach dem Grad ihrer Antipathie — von Sympathie gegenüber dem Reich kann man ja bei keinem von ihnen sprechen — mehr oder minder zu einem Entgegenkommen gegenüber den deutschen Ansprüchen bereit sind. Die aus dieser innerlich antideutschen Grundeinstellung der englischen Diplomaten und damit der britischen Politik überhaupt sich ergebenden Maßnahmen traten oft genug in Widerstreit zu den sachlichen, durch die Lage der Dinge in Kleinasien selbst bedingten Notwendigkeiten. In welcher Weise die Träger der britischen Außenpolitik, das Kabinett, das Foreign Office, und vor allem der Außenminister Sir Edward Grey reagierten, wird im Einzelnen zu verfolgen sein.

Ich möchte an dieser Stelle nicht verfehlen, meinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Beyerhaus, auf dessen Anregung auch die Arbeit zurückgeht, für sein immer bewiesenes Entgegenkommen und seine freundliche Hilfe meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Im März 1940.

Heinz Bode

I. Die Grundlagen der Bagdadbahnpolitik der europäischen Großmächte.

In den ersten beiden Jahrzehnten des Zweiten Reiches war die Türkei für die deutsche Politik nur ein nebensächlicher Faktor. Sie interessierte nur insoweit, als sie Gegenstand politischer Ambitionen anderer Großmächte war, deren Verhältnis zum Reich allein von entscheidender Wichtigkeit war. In dem Maße aber, in dem die deutsche Volkswirtschaft mit der Weltwirtschaft verflochten wurde, wuchs auch das Interesse an der Türkei. Hier war ein selbständiges Land, das westeuropäischer Kultur, Verkehrs- und Produktionstechnik harrte, das zudem vor den Toren Europas lag; für Deutschland besonders günstig über die Donau zu erreichen, abseits von dem Machtbereich des seebeherrschenden England. Deutschland war überdies bei der Verteilung der Welt zu spät auf den Plan getreten, seine eigenen Kolonien reichten, besonders in dieser ersten Zeit, bei weitem nicht aus, um das Bedürfnis nach Rohstoffen und Absatzmärkten zu befriedigen. Umsomehr mußte es jede Gelegenheit wahrnehmen, sich dort einzuschalten, wo die wirtschaftlichen Möglichkeiten den überseeischen Kolonialländern ähnelten [1]. Mit der Reorganisation des türkischen Heeres, die von den Tagen des großen Moltke an bis zum Weltkriege immer wieder deutschen Offizieren übertragen wurde, war verständlicherweise auch die deutsche Waffenindustrie zur Lieferung von Waffen und Ausrüstungsgegenständen stark herangezogen worden. Ein neues Betätigungsfeld eröffnete sich, als der Sultan Abdul Hamid II. sich im Jahre 1887 an die Deutschen mit dem Ansuchen wandte, ihm bei der Schaffung eines großen türkischen Eisenbahnnetzes zu helfen. Das Fehlen leistungsfähiger Eisenbahnen hatte sich im türkisch-russischen Kriege 1877/78 schwer gerächt. Es waren in der asiatischen Türkei eigentlich nur kürzere Stichbahnen vorhanden, die mit fremdem Kapital gebaut worden waren und oft sogar auch von ausländischen Gesellschaften betrieben wurden. Sie waren überhaupt weniger von türkischem Interesse als vielmehr Einrichtungen und Verdienstquellen des westeuropäischen Kapitals und Unternehmertums; — Helfferich nennt sie im Hinblick auf ihren Nutzen für die Türkei bezeichnenderweise „Ausbeutungsbahnen", „chemins de fer de

[1] Vgl. dazu Helfferich, Georg von Siemens, III, S. 20 f.

démembrement“ [2]. Nun war es also das Ziel Abdul Hamids, ein „chemin de fer de concentration“, um im Helfferichschen Sprachgebrauch zu bleiben, zu bauen, um damit seinem Reich und seiner Herrschaft [3] eine feste Grundlage zu geben. Schon unter seinem Vorgänger Abdul Hasis hatte der in türkischen Diensten stehende berühmte österreichische Ingenieur Wilhelm Pressel ein großzügiges Eisenbahnnetz mit einer Hauptlinie von Haidar Pascha (gegenüber Konstantinopel) über Angora—Diarbekir—Mossul—Bagdad bis zum Persischen Golf mit Zweiglinien zum Schwarzen- und Mittelmeer ausgearbeitet [4]. Gestützt auf dieses Projekt hatte im Jahre 1887 der Sultan also die deutsche Industrie und Finanz aufgefordert, diesen Plan zu verwirklichen. Warum gerade Deutschland? Englische und französische Firmen und Finanzinstitute bemühten sich lebhaft genug um diese Konzession oder sie waren dabei, andere, ihnen wichtigere Bahnprojekte vorzuschlagen. Aber der Sultan wußte, daß beide Länder — von dem Erbfeind Rußland ganz zu schweigen — eine solche Bahn nur dazu benutzen würden, um ihren eigenen politischen Zielen zu dienen. Deutschland dagegen hatte bisher keinerlei politische Ambitionen im vorderen und mittleren Orient gezeigt und konnte auch solche auf absehbare Zeit nicht zur Geltung bringen; es war zudem eine aufstrebende Großmacht, die ihre eigenen Belange zu wahren wissen würde, kurz, am besten, ja als einzige Macht geeignet, den Bahnbau zu übernehmen [5].

Es galt nun, deutsche Stellen für das große Unternehmen zu interessieren. Das war zunächst eine sehr schwierige Aufgabe, denn überall fanden der Sultan und seine Mittelsmänner taube Ohren. Selbst Georg von Siemens, der hervorragende Direktor der Deutschen Bank, an den man in erster Linie herangetreten war, lehnte zunächst jedes Eingehen auf die türkischen Wünsche ab [6]. Erst nach langem Drängen und nach reiflichster Überlegung tat er im Herbst 1888 den großen Schritt, nachdem er die Genehmigung des Auswärtigen Amtes eingeholt hatte [7]. Deutschland war damit auf den Plan ge-

---

[2] Die deutsche Türkenpolitik S. 11.

[3] Sitki, Das Bagdad-Bahn-Problem 1890—1903, S. 22 f., betont vor allem diesen persönlichen Grund.

[4] Der Gedanke einer Landverbindung von Europa über Kleinasien nach dem Persischen Golf und Indien reicht jedoch schon bis ins 16. Jhdt. zurück. Über die verschiedenen Projekte s. Schäfer, Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik S. 8 ff.; auch bei Earle, Helfferich a. a. O., Ragey, Sitki, Wolf.

[5] In der Siemensbiographie kommt immer wieder zum Ausdruck, wie stark der Sultan der drängende Teil war. Vgl. auch G. P. 14. 3958—3963, 3975.

[6] Siemens schrieb Anfang 1887 an einen Bekannten, als der sich bei ihm für das Presselsche Projekt einsetzte, daß „einerseits die Finanzierung derartiger Unternehmungen außerhalb des Bereichs der regelmäßigen Tätigkeit der Deutschen Bank liege, andererseits auch die augenblicklich obwaltenden politischen Verhältnisse es nicht rätlich erscheinen ließen, sich auf weitaussehende Unternehmungen einzulassen, selbst wenn mit Gewißheit auf eine Rentabilität gerechnet werden dürfe.“ Helfferich, Siemens III, S. 29.

[7] In dem von Bismarck persönlich unterzeichneten Schreiben vom 2. September 1888 schob der Kanzler jedoch ausdrücklich jedes Risiko den deutschen Unternehmern zu. Siemens III, S. 34 f.

treten. Nicht, daß nun etwa die Deutsche Bank sich gleich um die gesamte Linie bis zum Persischen Golf beworben hätte — diesen Plan sah der nücherne Georg von Siemens noch lange als utopisches Phantasiegebilde des Sultans an — nein, sie bemühte sich zunächst nur um die Linie von Haidar Pascha nach Angora (ca. 486 km). Wenige Wochen, nachdem sich Siemens zu einer Beteiligung durchgerungen hatte, war der Vertrag mit der Pforte abgeschlossen, und bereits zwei Jahre darauf konnte die Linie, ein Musterstück deutscher Arbeit, dem Verkehr übergeben werden. In demselben Jahre 1890 wurde ein deutsch-türkisches Handelsabkommen abgeschlossen, das zwar infolge der verwickelten internationalen finanziellen Bindungen der Pforte praktisch unwirksam blieb, aber doch die moralische Stellung des Reiches in Konstantinopel hob. Bereits im Jahre 1888 hatte die Deutsche Bank eine Anleihe von 30 Millionen Mark an die Türkei vergeben und damit zum ersten Mal die Monopolstellung der französischen „Banque Ottomane" als Geldgeber erschüttert. Deutschland war sichtlich im Vormarsch.

Zum Zwecke des Bahnbaues nach Angora war im Jahre 1889 eine Aktiengesellschaft türkischen Rechtes gegründet worden, die „Société du Chemin de fer d'Anatolie". An ihr waren vor allem die Deutsche Bank, die Württembergische Vereinsbank und die deutsche Vereinsbank in Frankfurt am Main beteiligt. Diese Anatolische Eisenbahngesellschaft hatte fast ausschließlich die Finanzlasten des Bahnbaues zu tragen. Aber es war ein gesundes Unternehmen, das sich kräftig entwickelte, so daß es im Laufe der Jahre auch andere große Projekte zur Ausführung übernehmen konnte. Obwohl sich Herr von Siemens von Anfang an immer wieder bemühte, auch fremdes Kapital an dem Unternehmen zu beteiligen, stieß er ebenso oft in Paris und London auf höfliche, aber doch klare Ablehnung.

Nach der Einweihung der ersten Strecke drängte der Sultan naturgemäß auf baldigste Weiterführung. Siemens blieb jedoch aus finanziellen und politischen Gründen zurückhaltend. In Abänderung der alten Presselschen Linienführung befürwortete er vielmehr eine Zweigbahn in südlicher Richtung nach dem fruchtbaren Konia, umsomehr als auch England und Frankreich, diesmal sogar gemeinsam, Anstrengungen machten, dieses Gebiet, das doch das natürliche Hinterland der deutschen Linie war, durch eine eigene Bahn zu erschließen [8].

Nach harten Kämpfen erlangte die Anatolische Bahngesellschaft am 13. Februar 1898 die Konzession für die Strecken von Angora nach Cäsarea [9] und von Eskischehir, der Abzweigstation der Linie Haidar Pascha—Angora, nach Konia. Am 20. Juli 1896 wurde die letztere in Betrieb genommen. Die Anatolische Eisenbahngesellschaft verfügte nun-

---

[8] Siemens III, S. 62 f.

[9] An die Ausführung dieser Linie, die nach dem Plane Pressels und dem Wunsche des Sultans einmal die Bagdadbahn werden sollte, dachte man deutscherseits auf absehbare Zeit nicht. Sie war bewußt nichts anderes als eine Option für die Zukunft.

mehr über ein normalspuriges, allerdings eingleisiges Netz von über 1000 Kilometer!

Jedoch erst die letzten zwei Jahre des Jahrhunderts brachten die eigentliche Festlegung Deutschlands in der Türkei. Im Herbst des Jahres 1898 unternahm das junge Kaiserpaar eine Reise nach dem Nahen Orient, deren offizieller Anlaß die Einweihung der evangelischen Erlöserkirche in Jerusalem war. Hier hatte der Monarch Gelegenheit, die freundschaftlichen Gefühle des Sultans und des ganzen türkischen Volkes für seine Person und das deutsche Reich kennenzulernen, was ihn zu seiner berühmten Rede am 8. November in Damaskus veranlaßte, in der er zum Schluß emphatisch verkündete: „Möge Seine Majestät der Sultan und mögen die 300 Millionen Mohammedaner, die auf der Erde zerstreut lebend, in ihm ihren Kalifen verehren, dessen versichert sein, daß zu allen Zeiten der Deutsche Kaiser ihr Freund sein wird“ [10]. Seit dieser Reise war Wilhelm II. an allen Fragen der wirtschaftlichen Ausdehnung Deutschlands in der Türkei persönlich interessiert, war ihm auch die Bagdadbahn ein lebendiger Begriff geworden, deren Ausführung er mit allen Mitteln zu unterstützen gewillt war. Noch wichtiger war, daß er in dem seit dem 15. November 1897 am Goldenen Horn als deutscher Botschafter tätigen Freiherrn Marschall von Bieberstein einen glühenden Vorkämpfer für die deutschen Belange in der Türkei fand, dessen Lebenswerk geradezu der Kampf um die Bagdadbahn wurde. Von nun an konnten die Deutsche Bank und ihre Gründung, die Anatolische Eisenbahngesellschaft, mit einer aktiven Unterstützung des Reiches rechnen [11].

Nach vielen Quertreibereien der Franzosen und Engländer begannen Anfang Mai 1899 in Berlin Verhandlungen zwischen der Deutschen Bank und der französischen Banque Ottomane über eine deutsch-französische Wirtschaftsentente in der Türkei. Bereits am 5./6. Mai waren sie erfolgreich abgeschlossen. Die wichtigste Bestimmung des Abkommens war die Beteiligung einer französischen Gruppe mit 40 Prozent an der Weiterführung der anatolischen Bahnen, d. h. der Bagdadbahn. Die übrigen 60 Prozent blieben in deutschen Händen. Jedoch war auch eine Beteiligung dritter Mächte (England) offengelassen [12]. „Mit dieser „Entente“ schien ein erster und entscheidender Schritt auf dem Wege der Internationalisierung und damit der politischen Neutralisierung des Bagdadunternehmens unter voller Aufrechterhaltung der deutschen Führung getan ... Die Bagdadbahn rückte zum ersten Mal aus der

---

[10] Bülow, Denkwürdigkeiten I, S. 258; über den Besuch des Kaisers und seine Auswirkung s. Sitki a. a. O. S. 73 ff.

[11] Das gilt jedoch zunächst nur für die diplomatische Unterstützung in Konstantinopel. Hinsichtlich einer finanziellen Hilfe des Reiches durch die Mitwirkung der Königlichen Seehandlung (Staatsbank) machte der preußische Finanzminister von Miquel noch lange Schwierigkeiten. S. Siemens III, S. 86 f.; 118 f.

[12] Siehe G. P. 14, S. 485 Fußnote 3; Siemens III, S. 96 f.; Sitki a. a. O. S. 83 ff.

Himmelsferne der Träume in die Erdennähe der Wirklichkeit“ [13]. Die nächsten Bemühungen Siemens' galten der Gewinnung Englands. Vergeblich. Selbst die allgemeine Annäherung zwischen den beiden Ländern um die Jahrhundertwende konnte weder die britische Regierung noch britische private Unternehmen veranlassen, eine positive Haltung gegenüber den deutsch-türkischen Plänen einzunehmen.

Immerhin, die Grundlage für eine Verwirklichung der Bagdadbahn war geschaffen. Noch im selben Jahre, am 24. Dezember 1899, gelang dann der große Schlag, trotz englischer Gegenzüge und trotz Verrates der französischen Gruppe der Anatolischen Eisenbahngesellschaft die vorläufige Konzession für die Linie von Konia bis nach Basra zu sichern [14]. Wieder vergingen zwei Jahre hartnäckiger Verhandlungstätigkeit. Schließlich erhielt die deutsche Gesellschaft am 16. Januar 1902 definitiv auf 99 Jahre die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn bis zum Persischen Golf [15]. Die Einzelheiten dieses Vertrages wurden in der Konvention vom 20. Februar/5. März 1903 festgelegt [16]. Einen Monat darauf, am 13. April, konstituierte sich aus der Anatolischen Eisenbahngesellschaft die „Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad“ [17]. Zugleich wurde der erste Abschnitt von Konia bis Eregli in Länge von 250 km in Angriff genommen [18].

Damit war eine vollständig neue Lage geschaffen, mit der sich sowohl Deutschland selbst wie auch die anderen Mächte auseinanderzusetzen hatten. Bisher hatte es sich lediglich um das Vordringen Deutschlands in Anatolien gehandelt, wenn auch die weiterfliegenden Pläne des Sultans und gewisser privater und amtlicher deutscher Stellen ein offenes Geheimnis gewesen waren. Aber man hatte sie im Ausland trotz der Vorkonvention vom Jahre 1899 eigentlich nicht ernst genommen, da man an ihrer rechtlichen und vor allem an ihrer praktischen Durchführbarkeit zweifelte. Nun hatte die vorher oft verlachte deutsche Anatolische Bahngesellschaft ihren Willen durchgesetzt.

Aber nicht nur aus diesem Grunde ist das Jahr 1903 für die Geschichte der Bagdadbahn so bedeutungsvoll. Auch die allgemeinpolitische Lage, das Verhältnis der europäischen Großmächte zueinander war im Begriff, sich grundlegend zu wandeln, bzw. hatte z. T. schon eine grundlegende Umgestaltung erfahren. Die deutsche Politik der „freien Hand“, die in den vergangenen Jahren hier und da gewisse bescheidene Früchte getragen hatte, begann, von nun an mehr und mehr ihre verhängnis-

[13] Siemens III, S. 97.

[14] Bericht Marschalls über die entscheidende Sitzung des türkischen Ministerrates vom 25. November G. P. 14, 3991 f.; Siemens III, S. 98 ff.; Sitki a. a. O. S. 85 ff.

[15] G. P. 17, 5240—5242, 5247; zur Vorgeschichte der Konzession: Becker, Fürst Bülow und England S. 1 ff.; Earle, Kap. IV, S. 58 ff.; Ragey S. 22 ff.; Sitki S. 96 ff.; Wolf S. 19 ff.

[16] Text bei Young, Corps de droit Ottoman, VI, S. 163 ff.; ferner bei Ragey S. 127—177; vgl. auch G. P. 17, 5253, 5255.

[17] G. P. 17, 5260.

[18] Gemäß der Konvention hatte der Bau nach Bereitstellung der nötigen türkischen Staatsgarantien in Abschnitten von ca. 200 km zu erfolgen.

vollen Auswirkungen zu zeitigen. In dem Maße, in dem England, Frankreich und Rußland zueinanderstrebten, wurde Deutschland isoliert. Dies mußte sich auch auf dem Gebiete der Bagdadbahnpolitik bemerkbar machen.

Ehe wir die Entwicklung im einzelnen verfolgen, ist es jedoch notwendig, uns Klarheit darüber zu verschaffen, was für Probleme das deutsche Vorgehen in Kleinasien und Mesopotamien in Bewegung setzte. Wir beginnen am besten mit der Frage: Was stellte die Bagdadbahn dar? Was bedeutete die Konzession des Jahres 1903 für Deutschland?

Wir wissen, daß die Bagdadbahn die Weiterführung der Anatolischen Bahn war. Ihre Linienführung hatte eine deutsch-türkische Studienkommission im Jahre 1899/1900 folgendermaßen festgelegt: Von Konia durch den steilen Taurus, am Golf von Alexandrette entlang — allerdings nicht so nahe an der Küste, daß die Bahn im Bereich englischer Schiffsgeschütze lag — durch das Amanus-Gebirge, nördlich an Aleppo vorbei hinab in die Täler der beiden großen Ströme. Bei Mossul sollte der Tigris erreicht werden und dann hinunter über Bagdad längs des Euphrat bis zum Persischen Golf. Das sind 2500 Kilometer. Rechnen wir die etwa 700 Kilometer der Anatolischen Bahn hinzu, so erhalten wir eine Gesamtlänge von ca. 3200 Kilometer, was einer Entfernung vom Nordkap bis nach Florenz oder von Riga bis nach Lissabon entspricht. Dazu sollten weitere 800 Kilometer Zweiglinien kommen, so von der Hauptstrecke nach Aleppo, Urfa, Chanikin u. a.

Da die Bahn als leistungsfähige Vollbahn gedacht war, die große Geschwindigkeiten zuließ, hätte sie nach ihrer Vollendung die Verbindung von Europa nach Indien gegenüber dem Seewege durch den Suezkanal um nicht weniger als 72 Stunden abgekürzt.

Die Kosten der Bagdadbahn, also von Konia bis zum Persischen Golf, sollten sich auf etwa 550—600 Millionen Franken belaufen [19].

Neben den Zweiglinien sah die Konzession noch die Ausbeutung aller Mineralvorkommen innerhalb eines Streifens von je 20 km zu beiden Seiten der Bahn vor; sie umschloß ferner den Bau von Häfen in Bagdad und Basra, sowie Flußschiffahrtsrechte für Zwecke des Bahnbaues.

Von welcher entscheidenden Wichtigkeit eine solche Transversallinie für die Türkei als „chemin de fer de concentration" sein mußte, ist bereits erörtert worden. Wir ermessen aber auch, was die Konzession einmal für Deutschland bedeuten konnte. Doch lag das noch in ferner Zukunft. Denn die Bahn durchquerte Gebiete, die wohl ehemals sehr fruchtbar waren, jetzt aber seit Jahrhunderten in tiefstem Verfall lagen. „Für deren Wiedererweckung", so schreibt Helfferich, „war die Eisenbahn selbst das vornehmste Werkzeug. Bis diese Wiedererweckung wenigstens in einigem Umfang gelungen war, konnten Eisenbahnunter-

[19] Als Quelle für diese Angaben siehe: G. P. 17, 5242, 5247; Siemens III, S. 114, 121.

nehmungen dieser Art nicht auf große Erträge, sondern höchstens auf eine kümmerliche Verzinsung im Rahmen der vom türkischen Staat gewährten Garantien rechnen."[20]. Daher nennt Helfferich im Gegensatz zu den englischen und französischen kurzen „Ausbeutungsbahnen" die Anatolische und die Bagdadbahn „Entwicklungsbahnen". Die Bagdadbahn, so führt ein anderer Fachmann, der ehemalige deutsche Botschaftsrat in Konstantinopel von Miquel aus, „hat also ihre besondere Bedeutung darin, daß sie zu den wenigen wirklich großartigen Kulturwerken gehört, die wir fern von der Heimat ausgeführt haben. Erst in zweiter Linie kommt der pekuniäre Erfolg, der ziffernmäßig nicht enorm, in Wirklichkeit aber infolge allerhand Nebeneinnahmen doch nicht zu unterschätzen war"[21]. Das Letztere zeigt am besten der rapide Anstieg des deutsch-türkischen Handels. Im Jahre 1900 betrug der Umsatz nur 66 Mill. RM., 1911 hatte er bereits eine Höhe von 172 Mill. RM. erreicht. Er war also innerhalb von 11 Jahren um nicht weniger als 166% gestiegen[22]! Diese Steigerung ist zwar keine unmittelbare Folge des Vorhandenseins der Bagdadbahn, denn es waren 1911 erst etwa 400 km dem Verkehr übergeben, aber die Konzession bildete den eigentlichen Ausgangspunkt zur Aktivierung des deutsch-türkischen Handels überhaupt. Insofern ist also die Steigerung des Umsatzes letzten Endes doch weitgehendst auf die Bagdadbahn zurückzuführen.

Ließ der Bau der Bahn für den deutschen Handel und die deutsche Industrie auch einmal günstige Aussichten erhoffen, so waren bis zur glücklichen Durchsetzung eines so gewaltigen Vorhabens noch ungezählte Schwierigkeiten zu überwinden. Freilich hatte es ebenfalls große Anstrengungen gekostet, 800 Kilometer Bahnstrecke fertigzustellen und die Genehmigung für den Bau weiterer 3000 Kilometer zu erhalten, aber jetzt, wo es an die Verwirklichung des großen Planes ging, türmten sich doch erst die eigentlichen Schwierigkeiten und Widerstände auf. Von den rein technischen Problemen abgesehen, handelte es sich dabei vor allem um zwei Fragen, mit denen sich der türkische Staat als Verleiher, wie die Deutsche Bank als Inhaber der Konzession ständig auseinanderzusetzen hatten: 1. Um die Finanzierung; 2. um die Überwindung des politischen Widerstandes der übrigen Mächte.

Das Problem der Finanzierung bot folgende Schwierigkeit: der deutsche Kapitalmarkt allein fühlte sich zunächst außerstande, eine solch große Summe von 550—600 Mill. Franken aufzubringen. Noch weniger aber war die Türkei in der Lage, die von der Bahngesellschaft geforderte Garantiesumme von 16 500 Franken pro Kilometer bereitzustellen. „Wollte man also den Bau wirklich ausführen", so folgert Sitki[23], „so mußte man einerseits fremde Hilfe suchen, andererseits aber

---

[20] Helfferich, Die deutsche Türkenpolitik S. 11.
[21] Miquel, Freiherr Marschall von Bieberstein, in: Berl. Mhft. 1938, S. 330.
[22] Nach Earle S. 104 ff. Der englische Handel hatte sich in dem gleichen Zeitraum nur um etwa 25% vermehrt. Trotzdem hielt er mit 277 Mill. RM. noch ungefährdet die Spitze.
[23] A. a. O. S. 131 f.

die türkischen Finanzen in den Stand setzen, die Garantieleistung zu erfüllen." Es war daher, wie wir auch bereits erwähnt haben, von vornherein das Ziel der deutschen Finanzkreise — nach dem Tode Georg von Siemens' (23. Oktober 1901) führte Dr. von Gwinner die gleiche Politik fort — das Unternehmen auf internationale Basis zu stellen. Allerdings sollte dabei der deutsche Gesamtcharakter der Bahn nicht angetastet werden.

Das entsprach einmal den deutschen Wünschen; aber auch der Sultan hatte seinen alten Grundsatz noch immer nicht aufgegeben, sondern auch jetzt noch mehrmals ausdrücklich die Erwartung ausgesprochen, „daß die Leitung des neuen Unternehmens in deutschen Händen bleiben werde" [24]. Wenn also in Zukunft Berlin diesem Grundsatz treu geblieben ist, so waren nicht nur die eigenen Interessen maßgebend, sondern auch die der Türken. Es war, ohne die türkischen Belange zu verletzen, für Deutschland schlechterdings nicht möglich, zugunsten einer anderen Macht auf die Führung bei der Bagdadbahn zu verzichten.

Nachdem im Frühjahr 1903 eine internationale Beteiligung nahegerückt schien, wobei Deutschland, England und Frankreich je 25%, die Anatolische Bahngesellschaft 10% und österreichisch-schweizerische Bankkreise die übrigen 15% erhalten sollten, brachen die Bemühungen um die Errichtung eines Gemeinschaftswerkes durch die Absagen Englands und Frankreichs — Rußland hatte schon kurz vorher seine Opposition angekündigt — endgültig zusammen. Diese nur zum geringsten Teil aus wirtschaftlichen Erwägungen erfolgten Absagen führen uns zu dem zweiten Problem: das des politischen Widerstandes der Mächte gegen die Bagdadbahn.

Es steht außer Zweifel, daß Deutschland mit der Bagdadbahn ausschließlich wirtschaftliche Ziele verfolgt hat [25]. Koloniale, politische oder gar strategische Ziele — obwohl derartige Gedanken gewissen alldeutschen Kreisen nicht fremd waren — den verantwortlichen Vertretern Deutschlands unterschieben zu wollen [26], entbehrt jeder sachlichen Grundlage. Herr von Siemens betonte einmal ausdrücklich: die Bagdadbahn habe nur dem Verkehr zu dienen. „Man würde eine Krankheit in das Unternehmen tragen und Mißtrauen in der Türkei erwecken, wenn man mehr verlange" [27]. Gerade weil Deutschland „mit reinen Händen zur Türkei kam", hatte ja Abdul Hamid die Konzession einer deutschen Gesellschaft vergeben [28]).

[24] G. P. 17, 5242, 5275.

[25] Dem stimmen auch die meisten Historiker zu. Siehe vor allem Earle S. 5, 123, 126; Wolf S. 11, 56 f., 67 f.; s. a. Pears, The Bagdad-Railway, in: Contemporary Review, November 1908 S. 587.

[26] So Duden, Die Wurzel des deutsch-englischen Gegensatzes, S. 95 f., 102 f.; Pichon, Les Origines Orientales de la Guerre Mondiale, S. 142 f., 159 f.; zu diesen beiden Werken s. u. S. 113 f.

[27] Aus einer Aufzeichnung für eine Rede. Siemens III, S. 77.

[28] G. P. 17, 5241. Selbst der französische Botschafter in Konstantinopel, Constans, gab offen zu, daß nur Deutschland und keine andere Macht, ja nicht einmal ein internationales Konsortium für den Erwerb der Konzession in Frage gekommen sei. G. P. 17, 5247.

Obwohl also die deutsche Regierung mit vollem Recht den anderen Mächten gegenüber den wirtschaftlichen Charakter der Bagdadbahn hervorheben konnte, ist es selbstverständlich, daß ein so gigantisches Unternehmen ein Politicum ersten Ranges darstellte. Der letzte Zweifel darüber mußte aber weichen, als im Verlauf des Jahres 1903 Rußland, England und Frankreich den Entschluß zur Opposition faßten, Deutschland hingegen darauf bestand, die Bahn in unveränderter Form weiterzubauen [29].

Welche Interessen der drei Großmächte Rußland, Frankreich und England wurden durch die Bagdadbahn eigentlich berührt, und welche Gründe bestimmten sie zu ihrer ablehnenden Haltung?

Rußland lehnte die Bagdadbahn ab, weil sie eine Verstärkung der politischen, wirtschaftlichen und strategischen Kraft der Türkei mit sich bringen würde. Wolf kennzeichnet die russische Haltung völlig richtig, wenn er sagt: „It was not that a German Railroad was objectionable to Russia, it was a „railroad" in Turkey that the Russians wished to block" [30].

Eine zweite Frage war die: welche Kompensation war von Deutschland zu erreichen, und welche russischen Interessen mußten wahrgenommen werden, falls die Bahn doch gebaut werden würde? Hier stand in erster Linie die Sicherung der russischen Belange in Nordpersien im Vordergrund. Denn man befürchtete in Petersburg ein Vordringen des deutschen Einflusses von Süden her in die russische Zone; umsomehr, als Deutschland von dem Endpunkt seiner Zweigbahn, Chanikin, die Weiterführung der Linie durch Persien erstrebte. Konnte also die Bagdadbahn wirklich nicht verhindert werden, so mußte dafür zum mindesten die Anerkennung der besonderen politischen Interessen Rußlands in Nordpersien durch Deutschland erreicht werden [31]. Diese Bedingung wurde als Voraussetzung selbst gegenüber Frankreich und England aufrechterhalten, als die beiden Mächte beim russischen Außenminister Iswolsky im Februar 1908 anfragten, ob Rußland sich an der Bagdadbahn nicht beteiligen wolle [32]. Dies zeigt ebenfalls eindeutig, daß Petersburg nur darauf bedacht war, die russischen Interessen zu wahren, daß sich also der russiche Widerstand nicht gegen Deutschland, sondern gegen die Bagdadbahn als solche richtete. Eine Politik, die sich dadurch prinzipiell von der Englands und, wenn auch in geringerem Maße, von der Frankreichs unterschied. Sie fand schließlich in Potsdam (Herbst 1910) ihren Abschluß und Höhepunkt [33].

---

[29] Vgl. Earle Kap. VI, S. 121 ff.; Jastrow, The War and the Bagdad-Railway, S. 121. Ragey S. 123; Wolf S. 47.

[30] S. 38; Vgl. G. P. 25, 8531; Benck. I, 1, 2.

[31] G. P. 25, 8580 ff.; ebd. 27, 8649; B. D.; VI 253; Benck. I, 1.

[32] Grey an den englischen Botschafter in Petersburg Nicolson, B. D. VI, 253.

[33] Über die russische Bagdadbahnpolitik, s. besonders Becker a. a. O., S. 10 ff., 22 ff., 43; Butterfield S. 31 ff.; Wolf S. 25 ff., 37 f., 72ff.

Für Frankreich standen keine vitalen Interessen auf dem Spiel, wie der gewiß unverfängliche Sir Arthur Nicolson selbst zugab [34]. Freilich ein deutscher Erfolg in der Türkei, ob auf Kosten wichtiger französischer Interessen errungen oder nicht, mußte in Paris als ein Stoß gegen den Ruhm Frankreichs in der Welt betrachtet werden [35].

Wenn sich der französische Außenminister Delcassé im Oktober 1903 endgültig gegen eine französische Beteiligung an der Bagdadbahn aussprach [36], so liegen dafür jedoch fast ausschließlich politische Gründe vor: Delcassé glaubte in dieser Frage nicht anders handeln zu dürfen als der „ami et allié" Rußland [37]. Die Erhaltung des russischen Vertrauens ging ihm vor jeden wirtschaftlichen Gewinn. Seine Haltung versteifte sich in den kommenden Monaten noch mehr, als er durch die Entente cordiale auch England Rücksicht schuldig zu sein glaubte [38]. Es gilt also festzuhalten, daß die französische Opposition gegenüber der Bagdadbahn in erster Linie politische und nicht wirtschaftliche Gründe hatte. Dies beweist auch die Tatsache, daß französische Finanzkreise trotz der ablehnenden Haltung ihrer Regierung mit dem Unternehmen bis zur endgültigen Trennung 1913/14 verbunden blieben [39].

Das spezielle Interesse Frankreichs konnte nunmehr, nachdem Delcassé die Grundhaltung festgelegt hatte, nur darauf gerichtet sein, im Verein mit England und Rußland eine völlige, die ganze Bahnstrecke umfassende Internationalisierung Deutschland abzutrotzen. Doch war sich die französische Regierung immer bewußt, daß ihre eigenen Interessen in Kleinasien durchaus nicht mit den russischen und englischen übereinstimmten. Dieser Umstand hat sie scheinbar veranlaßt, sich in der Oppostion niemals an die vorderste Stelle zu drängen, sondern sich — zum mindesten bis zum Jahre 1910 — streng im Rahmen der Tripleentente zu halten, um dann allerdings mehr und mehr, besonders nach den russischen Aussprachen in Potsdam im Herbst 1910, die eigenen speziellen Interessen in Syrien und im Schwarzen Meergebiet mit klarer Konsequenz zu verfolgen [40].

---

[34] B. D. VI, 290.

[35] Vgl. Earle S. 158; Krebs, Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente-Publizistik (S. 25 ff.), hebt besonders die Bedeutung der französischen Zivilisationsideologie hervor.

[36] D. D. F. 2me Sér. Bd. IV, 70; G. P. 17, 5274.

[37] G. P. 17, 5266, 5276, Fußnote; D. D. F. 2me Sér. Bd. IV, 70, Note 3; aus den französischen Akten ist allerdings dieser Beweggrund nicht ersichtlich. Es wird nur angeführt, daß Deutschland davon überzeugt war. Die politische Seite betonen auch Becker a. a. O. S. 33; Butterfield S. 38 f.; Earle S. 158; Helfferich III, S. 136 f.; Wolf S. 45 f.

[38] G. P. 17, 5271; B. D. VI, 212, 243.

[39] Ende November 1903 wurde ein Übereinkommen mit der Bagdadbahn-Gesellschaft geschlossen, wonach sich französisches Kapital mit 30% an dem Unternehmen beteiligte. G. P. 17, 5276 und Fußnote 5277; D. D. F. 2me Sér. Bd. IV. 51.

[40] Zur französischen Bagdadbahnpolitik bis 1908 s. besonders Becker a. a. O. S. 27, 31 ff.; Butterfield S. 38 ff.; Wolf S. 45 ff.; 66 f.; Ragey S. 28 ff., 42 ff., 68 ff.

In entscheidendem Maße wurden durch die Bagdadbahn jedoch die Interessen Englands berührt; sah es doch die Schlagader seines Imperiums bedroht: den Weg nach Indien.

Der Persische Golf und seine Küstengebiete waren allmählich in den Ring der Sicherungsglacis für Indien aufgenommen worden. Die überragende Bedeutung des Golfes für Großbritannien wird am besten durch das in England gebräuchliche Schlagwort von der „indischen Themse" gekennzeichnet [41]. So verstehen wir, daß die Bagdadbahn für England in erster Linie eine Persische Golffrage war. Sie war, wie Jastrow gut formuliert, „a short cut to India, but a short cut from Berlin, not from London" [42]. Sie wurde sogar im Laufe der Jahre in ihrer Bedeutung noch dadurch gesteigert, daß das deutsch-englische Verhältnis immer gespannter und das gegenseitige Mißtrauen immer größer wurde. Denn die deutsche Macht wurde nunmehr auch, wie Oncken sagt, unter dem Gesichtspunkt ihrer „asiatischen Gefährlichkeit" bewertet. „Der indische Sicherheitskomplex wurde in einen inneren Zusammenhang mit der „deutschen Gefahr" gebracht, nicht nur aus Gründen äußerer Agitation, wie sie dem Mann auf der Straße einleuchteten, sondern auch aus politisch-militärischen Erwägungen, denen die führenden Staatsmänner sich nicht verschlossen" [43].

Neben der Sorge um den freien Weg nach Indien war das Interesse Londons auch darauf gerichtet, den britischen Handel in Mesopotamien, der seit 2 Jahrhunderten geradezu eine monopolartige Stellung innegehabt hatte, nicht beiseitedrängen zu lassen. Dazu kam, daß die britische Marineleitung auf die Kontrolle und Ausbeutung der umfangreichen Erdölvorkommen bei Mossul durch eine englische Gesellschaft besonderen Wert legte.

Dennoch war die englische Regierung nicht grundsätzlich gegen den Bau der Bagdadbahn. Sir Edward Grey, der Außenminister des liberalen Kabinetts, brachte einmal die englische Bagdadbahn-Politik auf die kurze Formel: „We are in favour of railway constructions in Mesopotamia, but not on terms calculated to handicap British interests" [44].

Diese Auffassung wurde durch die sehr reale Erkenntnis unterstützt, daß die Bahn schließlich doch einmal gebaut werden würde, und daß die Konzession Deutschland ein unabdingbares Recht zum Bau verliehen hatte. Gerade das Letztere veranlaßte Sir Edward ein andermal, etwas resigniert den Satz an den gleichen Botschafter zu schreiben:

---

[41] Krebs a. a. O. S. 67 ff.; über die Bedeutung des Persischen Golfes für die Sicherheit Indiens: s. The Cambridge modern History Bd. XII.; The latest Age 1910, S. 499. (benutzt die 5. Auflage 1934); Fraser, The short cut to India, 1909; Oncken, Die Sicherheit Indiens. Ein Jahrhundert englischer Weltpolitik.

[42] A. a. O. S. 100; vergl. Fraser, s. o.; Oncken a. a. O.

[43] S. 61, Anm. 29; a. a. O. S. 131; vgl. die Äußerungen des Staatssekretärs für Indien Morley über die Gefahren der Bagdadbahn für Indien. G. P. 25, 8670 (19. November 1907).

[44] An den britischen Botschafter in Konstantinopel Sir Gerald Lowther, B. D. VI, 340 (4. April 1910); vgl. G. P. 27, 9972.

„I do not quite see, how we are to guard against the construction of the Bagdad Railway without our participation ...“ [45].

Im Frühjahr 1903 war die konservative Regierung soweit gewesen, die deutschen Angebote einer englischen Beteiligung als für die Sicherung der britischen Belange ausreichend anzusehen und am Bau mitzuwirken. Sie war dabei durch die Überzeugung gestärkt worden, daß eine derartige Linie, wie die geplante deutsche, auch für den englischen Handel nur von Vorteil sein könnte. Da wurde sie von der eigenen öffentlichen Meinung zurückgerissen. In der stürmischsten Form forderten Presse und Parlament den Verzicht auf jede englische Anteilnahme, falls nicht die deutsche Führung in dem Unternehmen beseitigt werde. Wie schon ein Jahr vorher in der Venezuela-Frage sah sich schließlich der Premier Balfour gezwungen, vor dem Unterhaus die eigene Politik zu desavouieren und zu erklären, daß eine britische Beteiligung unter den gegenwärtigen Umständen nicht beabsichtigt sei [46]. Der wahre Grund für die außerordentliche Erregung lag jedoch nicht im Sachlichen bedingt, sondern letztlich in der gefühlsmäßigen Abneigung gegen Deutschland. Lord Lansdowne sprach in diesen Tagen von einem „anti-German fever“, welches das Land wegen der Bagdadbahn ergriffen habe [47]. Dies war ein beredtes Zeugnis dafür, daß die überwiegende Mehrheit der englischen politischen Kreise bereits innerlich die Option g e g e n Deutschland und zu Frankreich und Rußland hin vollzogen hatte. Es war also auch das d e u t s c h e U n t e r n e h m e n an sich, was von diesen Kreisen bekämpft wurde [48].

Damit beginnt das Jahrzehnt der englischen Opposition gegen die Bagdadbahn. Zunächst war allerdings nur eine Politik des Abwartens notwendig, da der Bau der Bahn nach Vollendung des ersten Abschnittes (Oktober 1904) infolge der finanziellen Schwierigkeiten für über 4 Jahre gänzlich ausgesetzt werden mußte. Erst als die Bereitstellung der türkischen Garantien den Weiterbau der Bahn ermöglichte, ergriff England aktive Gegenmaßnahmen.

Das Ziel der englischen Opposition war, nicht den Bahnbau gänzlich zu verhindern, sondern Deutschland und die Türkei allmählich so zu zermürben, daß sie von selbst zu England kommen und seine Bedingungen annehmen würden [49]. Daß Deutschland tatsächlich auf

---

[45] B. D. VI, S. 374 (14. Juli 1909); vgl. Grey an den englischen Botschafter in Paris Bertie ebd. 222 (6. April 1906); zum russischen Botschafter Benckendorf ebd. 240 (7. März 1907); ferner ebd. S. 327; Nr. 218, 223.

[46] Am 23. April 1903. B. D. II, 217 ff.; G. P. 17, 5257—5259, 5261 f.

[47] Newton, Life of Lord Lansdowne, S. 254. Sein Bedauern über das „Vorurteil gegen Deutschland“ drückte der Minister ganz offen gegenüber Botschafter Metternich aus. G. P. 17, 5268 (12. Juni).

[48] Vgl. Oncken a. a. O. S. 77 ff. Besonders S. 93; Gooch, Before the War, I, S. 30 ff., 237 ff.; Wolf, S. 42 ff.; Pears, a. a. O. S. 588.

[49] Der Redakteur der „Times“ Valentine Chirol drückt das eindeutig in dem Artikel „The middle eastern questions“ 1903 aus: Wenn Deutschland von sich aus an die anderen Mächte heranzutreten gezwungen sei, „dann müsse England eingreifen, da die Bahn dann billig zu haben sei.“ Nach Friedjung, Zeitalter des Imperialismus II, S. 136.

internationale Hilfe angewiesen sei, war die feste Überzeugung der meisten ausländischen Regierungen und Fachkreise, wenigstens bis etwa zum Jahre 1910. Selbst deutscherseits glaubte man längere Zeit, den Bau der Bahn allein nicht finanzieren zu können [50].

Welches nun die eigentlichen englischen Wünsche waren, zeigen zwei Aufzeichnungen aus dem Jahre 1905: sowohl das Handelsamt, wie der Reichsverteidigungsausschuß stimmten darin überein, daß England das Übergewicht beim Bau und in der Kontrolle der Bahnstrecke vom Persischen Golf bis nach Bagdad, möglicherweise sogar bis nach Tekrit oder gar Mossul erhalten müsse [51]. Damit hatten sich die englischen Ziele von einer Anteilnahme an der gesamten Bahnlinie abgewandt — wenn auch diese Möglichkeit vorläufig noch nicht ganz fallengelassen wurde — und sich auf das eigentliche Gebiet der englischen Aspirationen, den Persischen Golf und Mesopotamien konzentriert. Die „Sektionalisierung" — das hieß die Aufteilung der Bagdadbahn in vier den einzelnen Großmächten zum Bau und zur Kontrolle zu überlassenden Zonen — war von nun an das Ziel der englischen Wünsche. Ihr gegenüber stand die „Internationalisierung", wie sie die Deutschen gestatten wollten und auch die Franzosen forderten.

Während die Frage des Endpunktes der Bagdadbahn am Persischen Golf in den Auseinandersetzungen zwischen Deutschland und England nie ein unüberwindliches Hemmnis für eine Verständigung gewesen ist, wurde die zweite Forderung, die der Kontrolle der Strecke Bagdad—Golf — von dem Verlangen, den britischen Einfluß bis Mossul auszudehnen, kam man englischerseits von selbst mit der Zeit ab — allmählich zum entscheidenden Punkt im Kampf um die Bagdadbahn, zumal auch die Türken unter keinen Umständen die britische Vorherrschaft in diesen Gebieten anerkennen wollten. Trotz alledem war bei allseitigem guten Willen, besonders in den Jahren bis 1908 eine Verständigung auch über dieses Problem nicht undenkbar, wie es ja durch die Verständigung von 1913/14 bewiesen worden ist. Der deutsche Botschafter in Konstantinopel, Freiherr Marschall von Bieberstein, war zeitlebens fest von dem Gedanken der deutsch-englischen Interessengleichheit in der Türkei überzeugt, ja sogar davon, daß diese schließlich eine Verständigung zwischen beiden Nationen geradezu erzwingen müsse [52].

---

[50] Ansicht der deutschen Kreise: G. P. 17, Kap. 114; ebd. 25, Kap. 158; B. D. VI, 212—215, 219, 223, 228, 230 f.; Ansicht der englischen Kreise: s. bes. B. D. VI, 217, 232, 234; Ansicht der französischen Kreise: s. bes. ebd. 239 f., 242, 245, 258.

[51] B. D. VI, 211; ebd. S. 325, Anm. der Hrsg., 217; vgl. G. P. 25, 8626, Fußnote.

[52] Schütte, Freiherr Marschall von Bieberstein. Ein Beitrag zur Charakteristik seiner Politik, S. 84; s. a. S. 88, 93.

II. Die Bagdadbahn im System der englischen Ententenpolitik.

1. Englands Rücksicht auf Frankreich und Rußland.

Die Ententen vom 8. April 1904 und vom 31. August 1907 waren das Ergebnis eines grundsätzlichen inneren Wandels der englischen Außenpolitik. Ihr Ziel war der Abbau aller zwischen England und Frankreich, bzw. England und Rußland schwebenden Konfliktstoffe; und zwar nicht allein um der speziellen Probleme willen, sondern in erster Linie, um dadurch eine allgemeine Entspannung zwischen den beteiligten Mächten herbeizuführen und, wenn möglich, eine Epoche freundschaftlicher Zusammenarbeit in den ihre Länder berührenden Angelegenheiten zu eröffnen.

Es ist daher nur zu verständlich, daß diese neue politische Entwicklung an der Bagdadbahnfrage nicht vorüberging. Im Gegenteil, die Bagdadbahn, die die Interessen aller drei Mächte berührte, wurde geradezu ein Kristallisationspunkt gemeinschaftlichen Auftretens des Dreiverbandes. Und dies, obschon sie eigentlich nur in der Opposition gegen das deutsche Unternehmen einig waren, während sie im einzelnen eine völlig verschiedene Anschauung über die ihren Interessen genügende Lösungsmöglichkeit dieser Frage hatten [1]. In Anbetracht dieser Schwierigkeit erhält aber die englische Haltung nur eine erhöhte Bedeutung.

Wenn es das vornehmliche Ziel der britischen Regierung war, eine Gemeinschaft zwischen England, Frankreich und Rußland auch in der Bagdadbahnfrage zu erzielen, so mußten sich für sie folgende Perspektiven und daraus wieder folgende Aufgaben ergeben:

1. England durfte sich auf keine Separatverständigung mit Deutschland einlassen, um nicht Frankreich und Rußland vor den Kopf zu stoßen.
2. England mußte den beiden Ententepartnern nicht nur jeden Zweifel in die Ehrlichkeit der englischen Haltung ihnen gegenüber nehmen, sondern sie zur Zusammenarbeit mit England veranlassen. Denn jeder Zweifel hätte sowohl Frankreich, wie vor allem Rußland bestimmen können, sich selbständig mit Deutschland auseinanderzusetzen. Und eine Befriedigung beider Partner, ja auch nur eines von ihnen — weil sie mit Sicherheit die des Anderen nach sich gezogen hätte — mußte für England höchst unangenehme Folgen haben: Einmal wäre es im Bagdadbahnkonflikt isoliert gewesen und hätte seine speziellen Wünsche gegenüber Deutschland kaum durchsetzen können. Noch bedenklicher wären jedoch die Auswirkungen auf die allgemeinen Beziehungen zwischen England und den beiden Mächten gewesen. Konnte vor allem dadurch nicht der so erstrebte Ausgleich mit Rußland gänzlich verhindert oder zum mindesten verzögert werden, wenn Rußland etwa glaubte,

[1] Vgl. Wolf S. 76.

mit Deutschland bessere Geschäfte machen zu können als mit England? Aus beiden ergibt sich

3. England mußte versuchen, seine lokalen Wünsche und die der Ententenpartner möglichst soweit auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, daß die Einheit des Dreiverbandes — wenigstens nach außen hin — gewahrt blieb und trotzdem dabei letztlich die britischen Interessen darunter nicht zu leiden hatten.

Selbstverständlich finden wir diese Gedankengänge nicht in den englischen Akten niedergelegt, „weil die innerste Orientierung", wie Oncken einmal sagt, „nun einmal selten in den Akten durchschimmert" [2]. Und doch sind wir glücklicherweise durch die britischen Dokumente im Besitz von ausreichendem Beweismaterial, sodaß sich ein fast lückenloses Bild der Eingliederung der Bagdadbahn in die englische Ententepolitik herstellen läßt.

Englands Rücksicht auf Frankreich.

Die Entente cordiale hatte in der ersten Marokkokrise 1905/06 ihre Bewährungsprobe vollauf bestanden. England hatte in der weitgehendsten Weise die französische Sache zu seiner eigenen gemacht. Es wäre für London ein Leichtes gewesen, für die fast rückhaltlose Unterstützung der französischen Regierung eine kleine Gegenrechnung in der Bagdadbahnfrage zu präsentieren, wie es zum Beispiel der britische Reichsverteidigungsausschuß forderte [3]. In dessen Memorandum vom 15. Juni 1905 lautete der Punkt 15: „In view of our present cordial relations with the French Government, it seems probable that, if representations were made, no opposition would be offered to the proposal that we should control this section Bagdad—Golf of the line ..." Genau das Gegenteil trat jedoch ein. Als der französische Botschafter Paul Cambon auf volle Internationalisierung der Bahn drängte und damit die britischen Wünsche auf Sektionalisierung strikt ablehnte, gab Sir Edward Grey klein bei. Das einzige, was er einzuwerfen wagte, war, daß dann die Golfstrecke „really international" sein müsse[4]).

Schon sein Vorgänger Lord Lansdowne, von dem wir wissen, daß er eine Beteiligung Englands an der Bagdadbahn nicht ungern gesehen hätte, glaubte, diese Wünsche Frankreich zuliebe zurückstellen zu müssen. Denn als im Juli 1905 nach London gemeldet wurde, daß der Direktor der Deutschen Bank von Gwinner von der Möglichkeit einer Abtretung der Golfstrecke an England gesprochen hätte, ging der Minister nicht darauf ein, sondern beeilte sich vielmehr, Cambon zu versichern, daß es sich da um eine Sache handle, mit der man sich nicht ohne vorherige Beratung mit der französischen Regierung befassen möchte [5]. Der Botschafter, der die innere Unselbständigkeit der englischen Außenpolitik nur zu gut kannte, erfaßte auch sofort die Gunst

[2] Oncken, S. 127.
[3] B. D. 217, Anlage.
[4] B. D. VI, 224 (29. Mai 1906).
[5] B. D. VI, 212. Vgl. 216.

der Lage. Er erklärte nunmehr energisch, daß, falls eine solche Abmachung getroffen würde, es offensichtlich wäre, „that we (Engländer) had a visée politique in the matter“[6]. Angesichts dieser kategorischen Ablehnung der englischen Wünsche durch Frankreich wurde von der Downingstreet der Sektionalisierungsplan bis zum Frühjahr 1907 nicht mehr offen in Erwähnung gebracht. Mitte Juni 1906 wurde er sogar ausdrücklich von Sir Edward Grey abgelehnt, diesmal allerdings mit Rücksicht auf Rußland[7]. Und am 27. November strich der Minister eigenhändig den Satz aus einem Memorandum für den russischen Außenminister, der von den besonderen Interessen Englands an der Golfstrecke sprach[8].

Doch auf die Dauer ließen sich die englischen Ziele nicht so ohne weiteres beiseiteschieben. Der Anstoß zu einem erneuten Versuch, die Sektionalisierung der Bagdadbahn bei den Dreiverbandspartnern durchzusetzen, ging, wie uns nicht Wunder nimmt, nicht von dem viel zu zaghaften Sir Edward Grey aus, sondern von dem Leiter des Foreign Office, Sir Charles H a r d i n g e. Sir Charles hatte bereits im November 1906 erkannt, daß es nunmehr an der Zeit sei, „to make up our own minds as to what we really want“[9]. Er brachte also den alten Plan wieder in Vorschlag, allerdings mit dem Zusatz, daß die gesamte Bahn unter die Kontrolle eines internationalen Direktorium zu stellen sei. Diese Klausel hatte er offenkundig nur deshalb hinzugefügt, um die Sektionalisierung den beiden Ententenpartnern etwas schmackhafter zu machen. Es wurde daraufhin ein interministerieller Ausschuß gebildet[10], der sich dem Vorschlag des Unterstaatssekretärs anschloß. Anscheinend wurde der Plan auch dem Kabinett zur Entscheidung vorgelegt und von ihm ebenfalls gutgeheißen.

Mitte April 1907 war es dann soweit, daß er der französischen Regierung angekündgt werden konnte. Dies erfolgte sowohl durch eine Unterredung zwischen Grey und Cambon, wie durch einen Erlaß an den britischen Botschafter in Paris, Sir Francis Bertie. Hierin hieß es: „Probably the simplest plan would be that the construction and control of the Bagdad and Persian Gulf end should be our share of the business“[11]. Am 4. Juni schließlich wurde dem französischen Botschafter sowie seinem russischen Kollegen der englische Wunsch offiziell übermittelt[12].

Die Antwort der beiden Regierungen enthielt eine glatte Ablehnung[13]. Die französische Regierung ließ durch ihren Londoner Bot-

---

[6] S. Anm. 5; vgl. B. D. VI, 213 f., 217 Anlage.
[7] Grey an Nicolson B. D. VI, 229.,
[8] B. D. VI, 241.
[9] B. D. VI, 237. Vermerk (7. November 1906).
[10] B. D. VI, 237 Anm. der Hrsg., S. 348; vgl. G. P. 25, 8654, 8657, 8664.
[11] B. D. VI, 248.
[12] B. D. VI, 249 f. Es wurde dabei besonders darauf hingewiesen, daß der Inhalt des Memorandums nicht für deutsche Ohren bestimmt sei.
[13] Frankreich: B. D. VI, 252; vgl. 258, aus dem Jahresbericht Berties über Frankreich für das Jahr 1907; Rußland: ebd. 252; vgl. G. P. 25, 8632, 8634.

schafter Ende Juli ihre Gegenargumente übermitteln [14]: 1. Werde der Sultan eine derartige Konzession für das Bagdadendstück nie gewähren; was zweifellos richtig war. 2. Rußland werde der Bedingung nie zustimmen, was ebenfalls seine Richtigkeit hatte. 3. Er lasse sich mit der Internationalisierung der Linie nicht in Einklang bringen. Mit diesem letzten Argument hatte der Quai d'Orsay seine eigenen Ziele wieder geschickt untergebracht.

Die Folge der französischen Zurückweisung war wieder die gleiche wie vor einem Jahr: Grey lenkte sofort ein! Ein Beweis, wie wenig fest der Minister hinter dem Plan seines Unterstaatssekretärs stand. Sir Edward bedeutete Paul Cambon, er hätte ihn nur als die Bedingung vorgebracht, um zu beweisen, daß der englische Widerstand gegen die Bahn nicht unbeugsam sei. „But if the French Government thought our proposal was impossible, we should be glad to know their objections and to discuss any other suggestion which they had to make"[14]. Damit hatte Sir Edward den Plan wohl nicht ganz zurückgezogen, aber, wie es Cambon formulierte, zum Ausdruck gebracht, daß er nur darstelle „a desire, and not a condition".

Auf eine weitere, am 26. Oktober erfolgte französische Absage hin [15] wurde der Sektionalisierungsvorschlag für etwa 2 Jahre zu den Akten gelegt.

Eine zweite wichtige Frage, in der sich England auf Kosten seiner speziellen Interessen den französischen Wünschen unterordnete, war folgende: Sollten England und Frankreich die Initiative zur Eröffnung von Verhandlungen ergreifen oder sollte dies dem Reich überlassen werden?

Ausgehend von dem Grundsatz, daß man dann eingreifen solle, wenn die Bahn „billig zu haben sei", sahen verschiedene englische Fachkreise die gegenwärtigen Chancen für durchaus nicht ungünstig an. So wies der britische Botschafter in Konstantinopel Sir Nicholas O'Conor in mehreren Berichten darauf hin, daß die jetzige Gelegenheit ausgenützt werden müsse, wo der Bahnbau infolge der besonders großen finanziellen Bedürfnisse für den überaus schwierigen Abschnitt durch das Taurus- und das Amanus-Gebirge ins Stocken geraten sei. Er müsse ernstlich davor warnen, diesen günstigen Zeitpunkt verstreichen zu lassen. Denn wenn die Deutschen einmal die gegenwärtigen Schwierigkeiten überwunden hätten und die Bahn das offene Flachland erreicht haben werde, „they may feel less inclined to share the fruits of their labours with others" [16]. Den gleichen Standpunkt nahmen auch das Handelsamt und der Reichsverteidigungsausschuß ein [17]. Alle diese

---

[14] B. D. VI, 252.

[15] S. Paragraph 90 des Jahresberichtes über Frankreich für 1907; B. D. VI, 258.

[16] B. D. VI, 218, vgl. ebd. 223, 234; G. P. 25, 8607, 8614 (August 1905—September 1906).

[17] B. D. VI, 211, 217.

Kreise sahen die gegenwärtige Situation im großen und ganzen völlig richtig. Wenn sich auch die Wilhelmstraße nicht entschließen konnte, den Endabschnitt der Bagdadbahn England gänzlich zu überlassen, so bewiesen doch die dauernden Fühler der deutschen Finanziers in Paris und London, in welch prekärer Lage sich das Unternehmen befand.

Die verantwortlichen Staatsmänner der Downingstreet jedoch glaubten, auch in dieser Frage des Verhandlungsbeginns Frankreich nicht im Stich lassen zu dürfen. So telegraphierte Lansdowne am 1. August 1905, also zur Zeit der ersten Marokkokrise, an O'Conor, daß er unter den gegenwärtigen Umständen es besonders vermeiden möchte, den Deutschen irgendwelche Anträge zu machen [18]. Und als am 8. Juni 1906 Paul Cambon im Auftrage seiner Regierung in London erklärte, daß Frankreich den Deutschen als den Inhabern der Konzession die Initiative überlasse, machte sich auch Sir Edward Grey diesen Standpunkt zu eigen [19]. Er tat dies, obwohl auch er andererseits die Berechtigung der Warnungen des englischen Vertreters in Konstantinopel nicht verkannte [20]. Mehrmals unternahm er sogar einen schüchternen Anlauf, um Paris zur Eile zu drängen. Aber jedesmal wich er wieder vor der französischen Unnachgiebigkeit zurück [21].

Wenn auch bei seiner Rücksicht auf Frankreich für Sir Edward Grey allgemeinpolitische Erwägungen in erster Linie maßgebend waren, so hat er dabei sicher auch im Auge gehabt, daß, wenn einmal die drei Ententemächte wirklich gemeinsam auftreten könnten, dieser geschlossene Widerstand Deutschland schließlich veranlassen werde, Verhandlungen auf der von den Oppositionsmächten gewünschten Basis zu eröffnen. In diesem Sinne wollte der Minister sogar mit dem deutschen Botschafter Graf Metternich reden. Er gedachte dann etwa zu sagen: Wenn Deutschland den englischen Widerstand gegen die Bagdadbahn als politische Schwierigkeit empfinde, es seine Sache sei, diesbezügliche Vorschläge zu machen, da dieser Widerstand nicht unerweichlich sei [22]. Es mag an dieser Stelle gestattet sein, auf den Unterschied in der Behandlungsweise Deutschlands und Frankreichs, und wie wir sehen werden, auch Rußlands seitens Greys hinzuweisen. Während der Minister auf alle Sorgen und Wünsche der Freunde an der Seine und an der Newa einging, war er auf der anderen Seite bereit. in, man kann nicht anders sagen, zynischer Offenheit die Deutschen auf den von ihm gewünschten Weg zu zwingen [23].

---

[18] B. D. VI, 216.

[19] B. D. VI, 226; vgl. ebd. 229 f., 232; G. P. 8630, 8638.

[20] S. die Vermerke von Grey und auch Hardinge zu den Berichten O'Conors vom 12. April und 4. September 1906. B. D. VI, 223, 234.

[21] B. D. VI, 234, 238, 241, 245; vgl. G. P. 25, 8656, 8666 (Mitte Sept. 1906—Frühjahr 1907).

[22] zu Cambon am 4. März 1907: B. D. VI, 245.

[23] Wir wisen nicht, ob Sir Eduard wirklich sich in diesem Sinne zu Metternich geäußert hat; doch genügt die Tatsache, daß er es wollte.

Englands Rücksicht auf Rußland.

Es ist interessant festzustellen, daß die konservative Regierung, obwohl auch sie schon einen Ausgleich mit Rußland erstrebte, sich noch nicht zu der Konsequenz durchgerungen hatte, daß Ententenpolitik auch zugleich Rücksicht auf Rußland in der Bagdadbahnfrage bedingte. Wohl dachten Lord Lansdowne und Sir G. Clarke vom Reichsverteidigungsausschuß an eine Beteiligung Frankreichs, ja sogar der Vereinigten Staaten, nicht aber an die Rußlands[24]! Es überwog wohl doch noch der „anglo-indische Komplex", das Mißtrauen gegen den alten Orientgegner. Ihm sollte keine Möglichkeit geboten werden, seinen Einfluß über Persien hinaus bis nach Mesopotamien und dem Persischen Golf zum Schaden Englands auszudehnen. Erst das liberale Ministerium, d. h. der Außenminister Sir Edward Grey, schob alle diese Bedenken beiseite — allerdings war indes Rußlands Kraft durch die Niederlage im russisch-japanischen Krieg und durch innere Unruhen stark geschwächt worden — und schlug im Interesse eines zukünftigen Ausgleiches mit Rußland eine Politik in der Bagdadbahnfrage ein, die lediglich auf dieses hohe Ziel ausgerichtet war.

Gooch hat die Ansicht vertreten, daß durch die Bagdadbahn und Persien die Entente mit Rußland erst die Bedeutung eines „general arrangement" erhalten habe[25], und sein Landsmann Woodward glaubt sogar annehmen zu können, daß eine weniger aggressive Bagdadbahnpolitik Deutschlands die englisch-russische Verständigung gänzlich verhindert haben würde[26]. Demgegenüber möchten wir behaupten, daß bei Sir Edward Grey die Ententenkonzeption von vornherein schon so fest verankert war, daß gerade umgekehrt die Bagdadbahnfrage als das Sekundäre dem Primat seiner Ausgleichspolitik mit Rußland eingeordnet und damit auch untergeordnet wurde.

Daß tatsächlich allgemeinpolitische Motive maßgebend gewesen sind und nicht etwa lokal bedingte, dafür mögen als Beispiele zwei Anweisungen Greys an den britischen Botschafter in Paris Sir F. Bertie angeführt werden. Am 6. April schrieb der Minister: "I did not wish our Government at this moment to embark on any enterprise in those regions (gemeint ist Mesopotamien) or to take any action which would be regarded as unfriendly to Russia"[27]. Und in dem Erlaß vom 15. Juli 1906 hieß es: "I was, therefore, not at all prepared to create friction with Russia by making special conditions in connection with the Bagdad Railway which might alienate Russian co-operation". Man habe uns mehr als einen Wink gegeben, daß Deutschland es gern sähe, wenn wir bezüglich der Bagdadbahn einen Vorschlag machten. Ich hätte nicht die Absicht, irgendeinen Vorschlag zu machen. Vorläufig sei ich der Ansicht, daß, wenn die Deutschen uns einen Vorschlag machten, es besser sei,

[24] B. D. VI, 216 f.
[25] Before the War, II, S. 22.
[26] Great Britain and the German Navy, S. 142.
[27] B. D. VI, 222.

wenn ich ihnen darlegte, daß wir zwar nicht gegen die Bagdadbahn seien, sie aber gemäß internationaler Übereinkunft gebaut sehen möchten, "and the Germans had better consider how Russia might be brought into the enterprise" [28]. Abgesehen von seinem reichlich merkwürdigen Inhalt, ist der letztere Erlaß auch in seinem unfreundlichen, ja geradezu gereizten Ton wiederum ein klarer Beweis dafür, wie ungleich das Maß bei Sir Edward Grey verteilt war, mit dem er das deutsch-englische Verhältnis im Gegensatz zu dem englisch-französischen oder zum englisch-russischen belasten zu können glaubte.

Die englische Politik der Rücksicht auf Rußland wurde lebhaft von dem klugen und energischen französischen Botschafter Paul Cambon unterstützt. Er war es sogar, der als erster das Ziel einer Beteiligung *„à quatre"* — das heißt einer Beteiligung Deutschlands und der drei Ententemächte — klar formulierte und auch bereits hervorhob, daß sich zuerst Frankreich, England und Rußland untereinander einig werden müßten, um dann geschlossen Deutschland gegenüber zu treten [29].

2. *Der „Vierer-Plan".*

Englands Ziel war es, die Einheit des Dreiverbandes auch in der Bagdadbahnfrage herzustellen. In Anbetracht der Wichtigkeit dieser Aufgabe hatte Sir Edward Grey, mit Einschränkung schon sein Vorgänger, eine Politik äußerster Rücksichtnahme gegenüber den französischen und russischen Interessen unter Zurückstellung der eigenen eingeschlagen. Die französische Regierung Clemenceau war, von dem gleichen Willen beseelt — allerdings ohne die alte französische Forderung auf volle Internationalisierung aufzugeben — freiwillig zu England gestoßen. Nun galt es nur noch Rußland zu gewinnen. Das war freilich ein umso schwierigeres Unterfangen. Denn 1. stand die englische Freundschaft in Petersburg noch keineswegs hoch im Kurse, 2. stand Außenminister Iswolsky in Verhandlungen mit Deutschland über die Bagdadbahn und 3., da für die Russen die ganze Angelegenheit keine Frage eines grundsätzlichen Zusammengehens mit England war, sondern eine rein sachliche, mußten sie erst überzeugt werden, daß sie im Verein mit England und Frankreich ein besseres Resultat erzielen könnten, als durch eine direkte Auseinandersetzung mit Deutschland. Dazu kam ferner, daß auch der englischen Regierung gewisse Anfechtungen nicht erspart blieben, so z. B. als O'Conor immer eindringlicher auf die Gefahr hinwies, England könnte mit seinem Zögern die günstige Zeit des Eingreifens versäumen [30].

---

[28] Schilderung eines Gespräches Greys mit Cambon. B. D. VI, 230; vgl. 228 f. Die englische Einstellung ist auch Deutschland nicht verborgen geblieben. Vgl. G. P. 25, 8647, 8655—8657, 8659.

[29] B. D. VI, 224 (29. Mai 1906). Es hat sogar den Anschein, als wenn Cambon weitgehend selbständig auf die Schaffung einer gemeinsamen Front der drei Mächte in der Bagdadbahnfrage hingearbeitet hätte; denn die französischen Regierungen Rouvier (seit Juni 1905 auch Außenminister) und Sarien mit Bourgeois als Außenminister hatten sich hierin Rußland gegenüber recht

Sir Edward Grey war sich durchaus im klaren, daß, wenn er sein Ziel der Gleichschaltung Rußlands erreichen wollte, er nur mit größter Vorsicht seine Schritte wählen durfte. Daher wünschte er auch zunächst nur, daß die Russen mit Deutschland keine Separatverständigung abschlössen und sich dem Vorgehen „à quatre" anschlössen. Aber selbst das durfte Grey noch nicht einmal verlauten lassen, da Iswolsky gerade mit Deutschland in Verhandlungen stand. Dennoch wurde im Foreign Office erwogen, wie man den Russen am besten ein „direktes Interesse" an der Bagdadbahn beibringen könnte. Denn vorläufig wußte man in der Downingstreet über die russische Haltung nichts anderes, als daß man in Petersburg grundsätzlich gegen das gesamte Projekt eingestellt war. Sir Charles Hardinge kam daher auf den Gedanken, gemäß dem Sektionalisierungsplan, den man in London wohl zurückgestellt, aber nicht aufgegeben hatte, Rußland eine Bahn quer durch Persien bis Chanikin und von da eine Anschlußstrecke bis Bagdad zu überlassen. Dadurch hätte Persien und damit Rußland eine direkte Verbindung zum Golf erhalten [31]. Doch waren die englischen Politiker zu ihrem Glück vorsichtig genug, auch diesen Vorschlag nicht offiziell in Petersburg zur Sprache zu bringen. Glücklicherweise deshalb, weil die Briten sonst einen Plan propagiert hätten, gegen den sich gerade in diesen Monaten Iswolsky lebhaft wehrte. Denn Deutschland versuchte eben dieses gleiche Projekt als Kompensation für die Anerkennung der russischen Interessen in Nordpersien durchzusetzen [32]. Ahnte man in London, daß das durch äußere Niederlagen und innere Unruhen geschwächte Zarenreich eine derartige Bahn nicht unter dem Gesichtspunkt ihres möglichen wirtschaftlichen Nutzens für den ungehinderten Transport russischer Waren durch Persien bis zum Golf, sondern fast ausschließlich als Einfallstor für fremde Konkurrenz ansah?

Wir sehen, für die Londoner Politik war die Lage durchaus nicht günstig [33]. Sir Edward konnte zur Gewinnung Rußlands für seine Bagdadbahnziele eigentlich nichts anderes tun als abzuwarten und zu hoffen, daß die kurz vor dem Abschluß stehenden englisch-russischen Verhandlungen über Persien, Afghanistan, Tibet usw. sich positiv auf die Petersburger Haltung auswirken würden. Leider hat die Berliner Politik diese geradezu einmalige Chance,durch eine deutsch-russische Verständigung über die Bagdadbahn und Persien die Ententenfront aufzurollen

---

lau gezeigt. (B. D. VI, 222 f., 225, 231; aus den französischen Akten ist hinsichtlich der Bagdadbahn für unsere Problemstellung nichts herauszulesen.) Eine ausgesprochene Wendung bedeutete aber das neue Kabinett Clemenceau mit Pichon als Außenminister (23. Okt. 1906), das für eine unbedingte Unterstützung Englands und Rußlands eintrat. S. bes. B. D. VI, 243; vgl. G. P. 25, 8650 (für diesen Zeitabschnitt sind die französischen Dokumente leider noch nicht erschienen).

[30] S. o. 17.

[31] B. D. VI, 237 Vermerke; vgl. 222, 235, 238.

[32] Benck. I, 1; G. P. 25, 8580—8582, 8584; ebd. 27, 9649.

[33] Über die Schwierigkeiten der englischen Aufgabe s. B. D. VI, 225, 227, 230—232, 235—238, 251, 253.

noch ehe sich der Ring vollständig geschlossen hatte, übersehen. Natürlich wäre nicht mit Sicherheit vorauszusehen gewesen, ob ein solcher Schritt tatsächlich derartig weitgehende Folgen gehabt hätte, aber auf jeden Fall hätte die günstige Gelegenheit erkannt und ausgenützt werden müssen. Anstatt also auf die russischen Wünsche einzugehen und damit eine gemeinsame Oppositionsfront Englands, Frankreichs und Rußlands zu verhindern, stellten sich die deutschen Politiker auf den formalen Standpunkt, die russischen Forderungen betreffs Persiens seien mit dem Prinzip der „offenen Tür" nicht zu vereinbaren [34]. Abgesehen von seinem möglichen, eminenten politischen Nutzen wäre auch rein sachlich das Geschäft nicht schlecht gewesen, wie einige Jahre später die während der Potsdamer Monarchenzusammenkunft getroffenen Vereinbarungen erweisen sollten. Während aber 1910/11 die Entente zwischen England und Rußland schon viel zu gefestigt war, als daß die separate Verständigung zwischen Berlin und Petersburg eine Lockerung hervorrufen konnte, hätte eine deutsch-russische Übereinkunft, gerade über die Bagdadbahn und Persien in den Jahren 1906/07, wo man bestenfalls von einer englisch-russischen „détente" sprechen konnte, ihre unmittelbare und mittelbare Wirkung kaum verfehlt.

Die Folgen des deutschen Versagens blieben nicht aus: als Iswolsky im Herbst 1907 merkte, daß seine Ziele durch Verhandlungen mit Deutschland nicht zu erreichen waren, bzw. er sie zu teuer erkaufen mußte, schwenkte er auf die Seite Englands und Frankreichs über [35]. Über die Gründe seines Schrittes haben wir ein höchst interessantes Zeugnis des Ministers selbst [36]: er habe sich dem Viererplan der beiden Oppositionsmächte angeschlossen, so heißt es in einer Anweisung an Graf Benckendorff vom November 1909, weil durch ihn „die Wahrscheinlichkeit der Erbauung der Bagdadbahn in weite Ferne gerückt schien". Das bedeutete, daß damit jede russische Besorgnis hinsichtlich des deutschen Vordringens nach Persien von der Bagdadbahn aus gegenstandslos werden würde.

Durch das russische Hinzutreten war die äußere Einheit der Tripleentente in der Bagdadbahnfrage hergestellt. England hatte die erste, schwerste und wichtigste Etappe seines Zieles erreicht.

Hatte die deutsche Regierung, ohne daß sie es ahnte, an der Erreichung dieses englischen Primärzieles in entscheidendem Maße mitgewirkt, so wurden ihr von London für die zweite Etappe ihre Aufgaben geradezu zugewiesen: Deutschland sollte die Initiative zur Eröffnung von Verhandlungen ergreifen! Ja mehr noch. Wir erinnern uns an den Erlaß Greys an Bertie vom 15. Juni 1906 [37], worin es hieß, daß die Deutschen lieber erwägen sollten, wie Rußland in das Unternehmen hineingebracht werden könnte. Hier war also die Forderung eindeutig

[34] G. P. 25, 8580; über die deutsch-russischen Verhandlungen s. Butterfield S. 31 ff.; Wolf S. 72 ff.
[35] Benck. I, 2.; G. P. 25, 8592 ff.
[36] Benck, I, 124.
[37] B. D. VI, 230 s. o. 19.

gestellt: 1. Berlin sollte die Mächte um Verhandlungen angehen, und 2. sollte es dann gleichsam auf eigene Rechnung und freiwillig jeder der Oppositionsmächte einen Speisezettel mit deren Lieblingsgerichten vorlegen und dann zusehen, was die drei „Gäste", die sich vorher lediglich geeinigt hatten, zu gleicher Zeit zu dinieren, aussuchen würden. Daß es in der Tat das von England für den deutschen Michel vorgesehene Programm war, erhellt auch aus einer Unterredung zwischen Sir Edward und Graf Metternich vom 26. November 1907 [38]. Als nämlich der Botschafter den Minister fragte, welches nun eigentlich die französischen und russischen Wünsche seien, erhielt er die bezeichnende Antwort: "I did not know what the views of the French and Russian Governments might be and it was difficult for them to formulate views till German Government approached them." Eine Antwort, die Metternich in seinem Bericht an Bülow treffend folgendermaßen kennzeichnete: „Wir befinden uns in einer Art von circulus vitiosus, wo der eine auf den anderen hinweist und sagt: ich tue nicht mit, wenn Du nicht dabei bist" [38].

Was veranlaßte die englische Staatsführung zu dieser Politik? Schon am 29. Mai 1906 hatte Cambon, wie wir wissen, den Vorschlag gemacht, England, Frankreich und Rußland sollten sich zunächst untereinander einigen und dann geschlossen gegenüber Deutschland auftreten [39]. Grey war aber nicht darauf eingegangen. Weshalb? Die Akten geben uns keinen direkten Aufschluß. Und doch wissen wir, warum London so handelte, ja so handeln mußte: weil eine sachliche Übereinstimmung unter den Oppositionsmächten nicht herzustellen war! Um noch einmal klarzustellen: England wünschte den Südabschnitt der Bagdadbahn, also Sektionalisierung der Bahn, Frankreich lehnte dies ab und forderte Internationalisierung des gesamten Unternehmens; Rußland lehnte ebenfalls den englischen Lösungsgedanken ab und wünschte, möglichst den Bau der Bahn gänzlich zu verhindern oder, wenn das nicht zu erreichen sei, die Anerkennung seiner Interessen in Nordpersien durch Deutschland. Hier handelte es sich sogar um ein Geschäft, das eigentlich nur Deutschland und Rußland anging [40]. Ein Versuch Englands, eine vorherige Einigung unter den drei Mächten zu erzielen, hätte nur schonungslos die Künstlichkeit des „à quatre"-Gebäudes aufgedeckt; hätte vielleicht sogar zu Differenzen innerhalb des Dreiverbandes geführt, noch ehe er begründet war, also gerade zu Erscheinungen, die man in London unbedingt vermeiden wollte. Kurz, der Versuch wäre wahrscheinlich gescheitert und hätte im Gegenteil sicherlich das wieder zerstört, was durch Rücksicht und Schweigen mühsam

---

[38] B. D. VI, Anhang VIII, S. 795; G. P. 25, 8673.
[39] B. D. VI, 224; s. o. 20.
[40] Am 22. Februar 1908 erklärte der russische Botschaftsrat freimütig Hardinge: „When these terms had been agreed to, the Russian Government would be ready to consider the question of participation in the Bagdad Railway, and would be ready to discuss the terms à quatre or seperately as the other Powers might decide." (Sperrung vom Verfasser.)

aufgebaut worden war. Und weil Sir Edward Grey und das Foreign Office wußten, daß unter den gegenwärtigen Umständen eine Klärung des gesamten Problems nicht von den Dreiverbandsstaaten ausgehen konnte, schoben sie diese Aufgabe Deutschland zu. Deutschland sollte all die Schwierigkeiten lösen, die weder England noch Frankreich auf sich nehmen wollten, sollte also letzten Endes helfen, die Einheit der Tripleentente zu erhalten, und außerdem die Wünsche seiner Bagdadbahngegner akzeptieren!

Ob sich allerdings die englischen Politiker voll bewußt waren, was sie in letzter Konsequenz der deutschen Regierung zumuteten, möchten wir bezweifeln. Eine derartige Denk- und Handlungsweise entsprach eben der inneren Grundeinstellung der englischen Vorkriegspolitik, die, ohne es zu wissen, Deutschland eine Behandlung zukommen ließ, wie sie sie anderen Nationen gegenüber nie gewagt hätte [41]. Diese Haltung Englands ist an sich nichts Neues. Aber es ist bemerkenswert, daß sie schon in den Jahren 1906/07 festzustellen ist: also zu einer Zeit, wo weder die Flottenfrage eine ernsthaftere Rolle im deutsch-englischen Verhältnis spielte, noch anderweitige Geschehnisse, wie etwa die Ablehnung der Rüstungsbeschränkung (1907), die bosnische Krise (1908/09) usw., die deutsche Politik in den Augen der Engländer besonders tief herabgesetzt hatten [42].

Während im Lager der Tripleentente allmählich eine äußere Einheit heranwuchs, war Deutschland fieberhaft um die Beseitigung der gegenwärtigen Schwierigkeiten bemüht. Bisher waren alle Versuche, Paris, London oder Petersburg zur Aufgabe des Widerstandes zu bestimmen, ergebnislos verlaufen. Blieb also nur noch die Türkei selbst. Es mußten irgendwie Geldmittel flüssig gemacht werden, um die Epoche des Stockens im Bahnbau zu überwinden. Karl Helfferich, der damals als Vertreter der Deutschen Bank und Delegierter der Bagdadeisenbahngesellschaft nach Konstantinopel geschickt wurde, schreibt in seinem Buch „Der Weltkrieg" über seine Anschauung und die seiner Kollegen in dieser Zeit [43]: „Aber auf der anderen Seite erscheint mir

[41] Auch Gooch erkennt dies an: "Grey, like other people applied different standards to different countries according to their political affiliations". Before the War, II, S. 95; Der amerikanische Historiker Sontag kommt zu dem gleichen Ergebnis. Er spricht von einer „distorted vision" Greys, die aus der inneren Abneigung gegen Deutschland erwachsen sei, und die ihn mit zweierlei Maßstäben die Politik der verschiedenen Regierungen verschieden beurteilen ließ. European Diplomatic History 1871—1932 S. 132 f.; vgl. auch Oncken, S. 589.

[42] Es ist die Zeit, in der die berüchtigte Denkschrift E. A. Crowes entsteht (1. Januar 1907), die in geradezu klassischer Form die Grundeinstellung wiedergibt, die wir auch aus den Tatsachen der englischen Bagdadbahnpolitik herauslesen konnten; nur daß hier bereits ganz bewußt die Abneigung gegen Deutschland und die Abwehr seiner angeblich hegemonialen Ziele zum beherrschenden außenpolitischen Programm Englands emporgewachsen ist. Diese Denkschrift wurde von Grey als „Richtschnur für die Politik sehr nützlich" (most helpful as a guide to policy) bezeichnet! (Abgedruckt in B. D. III, S. 397—420).

[43] Bd. I, S. 132; vgl. ders. Die deutsche Türkenpolitik, S. 18; ferner G. P. 25, 8631, 8633, 8641 f.

jeder neue Einigungsversuch aussichtslos, so lange die Gegenseite der Überzeugung war, daß wir ohne ihre Zustimmung keinen Schritt vorwärts kommen könnten und daß sie deshalb in der Lage sei, uns jede Bedingung aufzuerlegen und uns die Früchte unserer Arbeit zu entwinden. Der Boden für eine uns annehmbare Verständigung mußte erst durch Tatsachen geschaffen werden, die aller Welt zeigten, daß wir entschlossen und stark genug waren, die Hindernisse, die man uns in den Weg legte, zu überwinden und nötigenfalls das Unternehmen auf eigene Faust der Vollendung zuzuführen." War das schon die Ansicht der Fachkreise, die doch die Schwierigkeiten viel unmittelbarer empfanden, so war die Haltung der Wilhelmstraße noch bedeutend steifer. Sie stellte sich nach dem Absagen Londons und Paris' nunmehr starr auf den Standpunkt des beatus possidens, in der Überzeugung, daß es Sache der anderen Mächte sei, an den Konzessinonär heranzutreten und ihre Wünsche vorzutragen [44].

Mit einem Schlage änderte sich jedoch die gesamte Situation, als Wilhelm II. bei seinem Besuch in Windsor im November 1907 aus eigener Initiative, nur um die deutsch-englischen Beziehungen zu entlasten, die Bagdadbahnfrage anschnitt und den Briten ein „Tor" am Persischen Golf konzedierte [45].

Sir Edward Grey und der Kriegsminister Lord Haldane, die auf englischer Seite die Verhandlungen führten, gingen natürlich nicht auf dieses Angebot ein, da es ihnen weder sachlich genügte, noch vor allem den englischen Wünschen auf Berücksichtigung Frankreichs und Rußlands entsprach. Sie erklärten vielmehr, daß eine Lösung der Bagdadbahnfrage nur „à quatre" möglich sei. Zur Unterstützung ihrer Darlegungen überreichte Haldane dem Kaiser ein kurzes Memorandum, das die englische Auffassung enthielt [46].

Durch das kaiserliche Vorgehen war nun plötzlich die Frage des Viererplanes akut geworden. Jetzt mußte sich herausstellen, was die englische Regierung mit dem Begriff „à quatre" im einzelnen eigentlich meinte.

Wir ahnen, daß seine Formulierung eine sehr schwierige Aufgabe für die englischen Vertreter war. Fest stand nur eines, nämlich, daß England und Frankreich „a fair share" an der Kontrolle der Bahn erhalten sollten und daß auch Rußland jeder etwa zustandekommenden Regelung seine Zustimmung geben müsse [47]. Mit diesem Ziel vor Augen,

---

[44] Vgl. G. P. 25, 8627, 8629, 8631—8634, 8638, 8649, 8654 8666.

[45] Noch am 14. September hatte er zu einer Meldung aus London, daß Grey darauf warte, daß Deutschland Verhandlungen einleite, die Randbemerkung gemacht: „Fällt uns garnicht ein." G. P. 25, 8666; Quellen und Literatur zum Windsor-Besuch: G. P. 24, 8171; ebd. 25, 8667—8669; B. D. VI, 59 ff.; Haldane, Before the War, S. 48 f.; Schoen, Erlebtes, S. 57 f.; Lee, King Edward VII., S. 551 ff.; Butterfield S. 59 f.; Wolf S. 74 f.

[46] B. D. VI, 62.

[47] Vgl. das Memorandum Greys, das als Richtlinie für den Fall gelten sollte, daß die Bagdadbahn während des Kaiserbesuches zur Sprache kommen sollte. B. D. VI, 59.

begab sich Lord Haldane in der Nacht vom 14. zum 15. November zum Kaiser und legte ihm in Gegenwart des Staatssekretärs von Schoen und des Grafen Metternich die englische Auffassung bezüglich des möglicherweise einzuschlagenden Weges folgendermaßen dar[48]: „... that the business men should meet in Berlin, and should define what each of them wanted. They might not get what they wanted. The Emperor might not be willing to concede things out of his commercial rights. But, on the other hand, the difficulties might be diminished, and even might at all disappear." Das waren im allgemeinen nur sehr freundliche Redensarten; sachlich war jedoch das eine herauszulesen: „à quatre" bedeutete nicht nur die Befriedigung der englischen, französischen und russischen Wünsche, sondern auch die Form des Verhandlungsweges. Es sollten demnach die Geschäftsleute der einzelnen Nationen zu einer Konferenz in Berlin zusammentreten, um gemeinsam zu einer Lösung zu gelangen.

Die Deutschen interessierte nun verständlicherweise, was alles auf dieser Konferenz besprochen werden sollte. Als am nächsten Tage (15. November) das Gespräch auf die englischen Interessen am Persischen Golf kam, winkte Sir Edward Grey ab: Die Frage, wie unsere strategischen Belange sicherzustellen seien, so sagte der Minister, ob durch einen Anteil an der gemeinsamen Kontrolle oder durch die Kontrolle über einen Abschnitt der Bahn, sei besser zwischen den Geschäftsleuten auszumachen als durch Verhandlungen zwischen Botschaftern und Außenministern[49]. Daraus ging hervor, daß auf der Konferenz die „Geschäftsleute" sich mit allen Problemen, also auch den politischen und strategischen zu befassen haben würden. Damit waren aber die deutschen Vertreter in keinem Falle einverstanden. Daher einigte man sich darauf, daß „vertrauliche Vorverhandlungen" zwischen Deutschland und England stattfinden sollten, die „im Einverständnis mit Rußland und Frankreich" zu führen seien. „Sei eine prinzipielle Verständigung mit den Mächten erreicht", dann könne die Konferenz in Berlin zusammentreten[50].

Am 26. November machte Grey noch ein weiteres Zugeständnis, indem er gegenüber Metternich erklärte, daß man die politische Seite erledigen könne, bevor die Geschäftsleute zusammenträten[51].

Überblicken wir die englischen Äußerungen während dieser Wochen, so erkennen wir auf den ersten Blick, daß die englischen Staatsmänner selbst kein klares Bild von dem Vorgehen „à quatre" hatten. Grey gab das sogar in seiner Unterredung mit Metternich ganz offen zu[51]. Es sei in der Tat so, daß die Regierungen des Dreiverbandes selbst zu keiner Verständigung darüber gelangt seien, was man sagen solle, wenn die Bagdadfrage während des Kaiserbesuches zur Sprache

---

[48] B. D. VI, 63.
[49] B. D. VI, 64.
[50] Telegramm Schoens vom 16. November G. P. 24, 8171. Vgl. die Aufzeichnung Schoens vom 20. November G. P. 25, 8669.
[51] B. D. VI, Anhang VIII, S. 795.

käme [52]. Wohlweislich verschwieg Sir Edward aber, daß er gar keinen ernsthaften Versuch unternommen hatte, eine solche Einigung herbeizuführen. Sie sollte ja, wie wir erfahren haben, von Deutschland ausgehen. Und weil Grey sich über den besten Weg für eine Verständigung noch nicht im klaren war, er andererseits sie durchaus wünschte, war er scheinbar auf die deutschen Einwürfe bereitwillig eingegangen, bis zuletzt sogar zu dem freiwilligen Entgegenkommen, daß die politische Seite der ganzen Angelegenheit bereits in den Vorverhandlungen erledigt werden könnte. Die Äußerungen der englischen Politiker lassen selbst heute noch kein klares Bild zu, was sie eigentlich beabsichtigt hatten. Wenn Grey jedoch die eben angedeutete Art eines „à quatre"-Vorgehens im Auge gehabt hatte, so wäre allerdings die Form gefunden gewesen, die am ehesten eine praktische Lösungsmöglichkeit in sich geschlossen hätte.

Doch sollte es zu einer endgültigen Klärung nicht kommen. Die deutschen Vertreter in Windsor, die sich durch die kaiserliche Eigenmächtigkeit ohne jede diplomatische Vorbereitung plötzlich vor einen hochpolitischen und diffizilen Fragenkomplex gestellt sahen, waren nicht imstande, die nötige Reserve gegenüber den englischen Einwirkungen aufzubringen. Umsoweniger, als der Besuch im allgemeinen sich durch besondere Herzlichkeit und Offenheit auszeichnete; ferner Sir Edward Grey und Haldane es verstanden hatten, in der Bagdadbahnfrage eine freundliche Atmosphäre dadurch zu schaffen, daß sie in ihren Gesprächen zunächst immer betonten, daß die Bagdadbahn ein deutsches Unternehmen sei und an ihrem deutschen Charakter nicht gezweifelt werde [53]. Erst dann brachten sie die Bedingungen vor, unter denen sie sich auf dieses Zugeständnis einlassen könnten. Des weiteren hatte Haldane in der entscheidenden Sitzung, die in der Nacht vom 14. zum 15. November stattfand, dem Kaiser, wie wir gesehen haben, den Viererplan mit so harmlos-nichtssagenden Worten geschildert, daß Wilhelm II. und seine Begleitung nur wenig einzuwenden gehabt haben werden [54].

---

[52] Nach einem Bericht des deutschen Geschäftsträgers in London von Stumm vom 21. November sollen im Foreign Office „lebhafte Meinungsverschiedenheiten über den bezüglich der Bagdadbahn vorzuschlagenden modus procedendi bestanden haben". Dabei soll die Partei, welche „für vertrauliche Besprechungen mit uns allein" eintrat, gegen die Partei, „welche Einbeziehung Frankreichs und Rußlands für erforderlich hält, um Mißtrauen zu vermeiden", unterlegen sein. G. P. 25, 8672. In den englischen Akten ist von einem solchen Meinungswiderstreit nichts zu erkennen. Trotzdem kann die Meldung einen sachlichen Hintergrund gehabt haben.

[53] S. dazu G. P. 24, 8171; ebd. 8619; B. D. VI, 59, 62 f.

[54] Doch ist damit noch immer nicht gesagt, daß die Deutschen den englischen Plan vorbehaltlos als Verhandlungsgrundlage angenommen hätten. Daß wir tatsächlich mit einer weit zurückhaltenderen Aufnahme rechnen können, beweist eine Unterredung zwischen Sir Edward Grey und Graf Benckendorff etwa zwei Jahre darauf. Hier erklärte der Minister selbst, daß Herr von Schoen in Windsor die englische Formel „weder angenommen, noch abgelehnt hätte". (Benck. II, 326). Wenn also die englischen Staatsmänner 1907/08 behaup-

Nach ihrer Rückkehr nach Berlin konnte bei eingehender Prüfung der tatsächlichen Ergebnisse der Besprechungen ohne das freundliche Beiwerk die Ernüchterung nicht ausbleiben. Zumal sie in Reichskanzler Bülow einen unbeeinflußten und darum scharfen Kritiker gefunden haben werden. Das Ergebnis der ersten Überprüfung war ein Erlaß des Auswärtigen Amtes an Metternich vom 23. November [55], worin zum Ausdruck gebracht wurde, daß „Vorverhandlungen zu Vieren über die Bagdadbahn sehr bedenklich" seien. „Bitte daher", so wurde der Botschafter angewiesen, „bei Ihren Besprechungen mit Sir Edward Grey nachdrücklich darauf hinzuwirken, daß dieser Gedanke englischerseits fallengelassen wird." In dem gleichen Sinne hatte sich Metternich schon am 19. November zu dem britischen Staatssekretär für Indien Morley ausgesprochen, wobei er allerdings nur seine persönliche Meinung vorgebracht hatte [56].

Das Auswärtige Amt hatte, wie aus dem Erlaß vom 23. November hervorgeht, den Viererplan so aufgefaßt, als wenn schon die Vorverhandlungen zu Vieren stattfinden sollten. Das hieße also, daß in jedem Falle in gemeinsamen Verhandlungen geprüft worden wäre, wie der Bagdadbahn der „Charakter einer kommerziellen oder strategischen Gefahr zu benehmen" sei [57]. Denn das wäre, wie Grey selbst am 26. November zu Metternich sagte, das Ziel der Verhandlungen. Nur unter dieser Bedingung sollte auch der deutsche Charakter des Unternehmens erhalten bleiben. — Wenn diese Auffassung von dem Viererplan die richtige war, dann allerdings kann die deutsche Ablehnung billigerweise von Niemandem verurteilt werden [58]. Es ist jedenfalls festzuhalten, daß die Wilhelmstraße die englischen Andeutungen in dieser Form ausgelegt hat. Und da sie in keiner Weise von Grey korrigiert worden ist, bestand für sie kein Anlaß anzunehmen, daß ihre Auslegung falsch wäre.

Was sollte eigentlich die ganze Geheimnistuerei um dieses „à quatre", so mußten sich unsere Politiker fragen. Warum keine getrennten Verhandlungen? Metternich bemühte sich noch am 26. November Grey den deutschen Standpunkt klarzumachen: Die Lage wäre doch die, daß die Interessen jeder der vier Mächte geographisch wie ihrem inneren Wesen nach verschieden seien. Großbritannien wünsche die

---

teten, die deutschen Vertreter seien „ganz einverstanden" gewesen (B. D. VI, 63, S. 97; vgl. 64 f., 71, 266 f.) — auch der Erlaß Greys an Buchanan über die erwähnte Unterredung mit Benckendorff hat diese Tendenz (B. D. X, I, 653) —, so haben wir scheinbar nichts anderes als ein wenig sauberes Manöver vor uns, das der Absicht entsprang, Deutschland moralisch zu binden oder es, im Falle einer Ablehnung, ins Unrecht zu setzen. Auch die deutschen Akten lassen auf eine bedeutend neutralere Aufnahme schließen (s. bes. G. P. 24, 8171). — Die Memoiren Schoens und Haldanes geben über diese Frage keinen Aufschluß.

[55] G. P. 25, 8671. — Sperrung vom Verfasser.

[56] G. P. 25, 8670.

[57] G. P. 25, 8673.

[58] Gooch hat jedoch folgendes Urteil gefällt: "If the British refusal of cooperation in 1903 was an error, the German refusal of British conditions in 1907 was a calamity." Cambridge History of Foreign Policy S. 387.

Kontrolle der Gebiete um den Persischen Golf; Rußlands Interesse läge woanders; das französische sei wieder ein anderes. Unter solchen Umständen sei es ziemlich schwierig, so etwas wie eine Konferenz der vier Mächte zu veranstalten. Jedenfalls könne es eintreten, „that Germany would find herself opposed by the other three“ [59]. England solle sich daher „an den Gedanken gewöhnen“, so sagte der Botschafter in der schon erwähnten privaten Unterredung mit Morley vom 19. November, „daß wir uns nicht von den drei anderen majorisieren lassen wollen“ (dazu der Kaiser: „richtig“) [60].

Um England von seinen Plänen abzulenken, hatte Bülow, dem auch das weitgehende Zugeständnis seines kaiserlichen Herrn schon mit Rücksicht auf die Türkei wenig zusagte, am 14. November einen neuen Vorschlag nach London abgehen lassen [61], der von Metternich am 25. November verwertet wurde. Hiernach wollte Deutschland sich verpflichten, seine Bahn nur bis Basra, also etwa 100 km landeinwärts vom Golf, zu bauen, um so dem Unternehmen die Gefahr einer strategischen Bedrohung zu nehmen. — Es ist dies die Lösung, auf die man sich 1913/14 schließlich einigte. — Grey ging nicht darauf ein. Berlin ließ dann weiter erklären, daß Deutschland bereit sei, „auch Frankreich und Rußland zur Beteiligung an der Bahn zuzulassen“, ja „Sir Edward Grey könne ... in diesem Punkte unbedenklich als Anwalt beider Mächte auftreten“ [62]. Das hieß also, daß die deutsche Regierung die englische geradezu aufforderte, sich zunächst mit den Russen und Franzosen in Verbindung zu setzen, um dann sich von ihr die gemeinsamen Wünsche der Dreiverbandsmächte vorlegen zu lassen. Wiederum übersah Grey diese Anregung. Noch einmal fragte Metternich den Minister nach seinen Dispositionen (am 26. November), wieder erhielt er nur eine unklare, ausweichende Antwort. Der Botschafter gab sich damit aber nicht zufrieden. „Ich suchte den Minister zu bewegen, den englischen Standpunkt näher zu kennzeichnen. Hierauf wollte oder konnte er sich aber nicht einlassen.“ Was auch von Berlin aus geschah und angeregt wurde, es wurde von Grey abgelehnt oder mit dem Hinweis abgetan, erst müsse sich Deutschland mit Rußland und Frankreich in Verbindung setzen und, eine Lösung könne nur zu Vieren erfolgen.

Angesichts dieser undurchsichtigen Haltung Englands konnte sich die Wilhelmstraße nur an die Tatsachen halten, die ihr bekannt waren. Und die redeten eine recht eindeutige Sprache. Denn es war den Berliner Politikern im Laufe der letzten Jahre nur zu klar geworden, daß bei Erfüllung der verschiedenartigen Wünsche der drei Oppositionsmächte von dem deutschen Unternehmen der Bagdadbahn bestensfalls eine hohle deutsche Fassade ohne jeden realen Wert übrig bleiben würde. Es war ihnen ferner nicht entgangen, — Grey hatte ja auch kein

---

[59] B. D. VI, Anhang VIII, S. 795.
[60] G. P. 25, 8670.
[61] G. P. 25, 8668.
[62] Anweisung Schoens an Metternich vom 23. Nov. 1907. G. P. 25, 8671.

Hehl daraus gemacht — daß der englische Vorschlag in erster Linie eine rein politische Rücksichtnahme auf Frankreich und Rußland darstellte. Und sie hatten vor allem eine sehr bittere Erfahrung hinter sich: die Konferenz von Algeciras, wo Deutschland zum ersten Male erfahren hatte, was es hieß, isoliert zu sein.

Es war zwecklos, sich noch weiter über dieses Thema zu unterhalten. Da auch die englischen Politiker nicht mehr darauf zurückkamen, waren die Erörterungen über den Viererplan damit de facto abgeschlossen. Nur als am 25. Juni 1908 während einer Unterhaltung zwischen Graf Metternich und Sir Charles Hardinge über das allgemeine deutsch-englische Verhältnis auch die Bagdadbahn gestreift wurde und der Unterstaatssekretär wiederum der Erwartung Ausdruck verlich, daß Deutschland Verhandlungen auf der von England gewünschten Basis beginnen möge, wiederholte der Botschafter in kategorischer Form, daß Deutschland sich nie darauf einlassen werde [63].

Der Viererplan Englands hatte sich von selbst totgelaufen. Die deutsche Regierung hatte nicht das undankbare Amt übernommen, welches ihr die Downingstreet zugedacht hatte und das schließlich darauf hinausgelaufen wäre, daß die Berliner Regierung nicht deutsche, sondern englische Politik getrieben hätte. Der englische Plan war gescheitert, weil er ein durch politische Rücksichten künstlich erzeugter Wunschtraum des englischen Ententegeistes war und keine organische Lösungsmöglichkeit darstellte.

3. Der aktive Widerstand Englands gegen die Bagdadbahn (1908/1909).

In London wurde die Ablehnung der englischen Vorschläge Deutschland schwer verübelt. Ein Teil des Kabinetts — Asquith, Morley, Haldane und Crewe — wurde im Juli 1908 von der damaligen Lage unterrichtet und ihm zugleich mitgeteilt, daß vorläufig keine weiteren Verhandlungen mit Berlin stattfinden würden [64]. Um der Zustimmung der Minister ganz sicher zu sein, wurde besonders hervorgehoben, daß der deutsche Kaiser und seine Begleitung sich in Windsor mit den englischen Vorschlägen vollkommen einverstanden erklärt hätten, und daß erst nachträglich von Berlin aus deren Zusagen rückgängig gemacht worden seien [65]. Wie hoch die Wellen der Empörung im Foreign Office gingen, zeigt ein Vermerk Sir Louis Mallets, des Leiters der Ostabteilung, worin er Deutschland als eine Macht beschimpfte, „whose representa-

[63] B. D. VI, 266 f.; G. P. 24, 8212. — Später hat Grey Rußland ganz offen den Vorwurf gemacht, daß es auch seinerseits Schuld an dem Abbruch der Verhandlungen gehabt habe, da es die Politik seines grundsätzlichen Widerstandes gegen die Bahn nicht aufgeben wollte. (Grey an Buchanan über ein Gespräch mit Benckendorff, B. D. X, I, 653. (17. Januar 1911)).

[64] B. D. VI, 267 Vermerke.

[65] B. D. VI, 266 f.; s. dazu Anm. 54.

tives have no idea of the meaning of good faith and who are openly influenced by Bismarckian principles in this respect“ [66].

Diese moralische Entrüstung hatte jedoch einen sehr nüchternen, sachlichen Hintergrund. Sir Edward Grey und das Foreign Office brauchten die Zustimmung des Kabinetts, weil sie ihre bisherige Politik des passiven Widerstandes gegen die Bagdadbahn aufzugeben und nunmehr aktiv gegen das Unternehmen vorzugehen gewillt waren. Die nochmalige Ablehnung des Viererplanes durch Metternich am 25. Juni 1908 gab ihnen nur den willkommenen Anlaß, sich der wichtigsten Kabinettsmitglieder zu versichern.

Der unmittelbare Beweggrund für die nunmehr einsetzende Epoche des aktiven Widerstandes war folgender: Es war Deutschland trotz englischer und französischer Gegenzüge [67] gelungen, finanzielle Mittel aus türkischen Staatseinkünften für die Bagdadbahn flüssig zu machen und am 2. Juni vom Sultan Abdul Hamid die Freigabe zu dem Bau von weiteren 840 km zu erlangen [68]. Es war also das eingetreten, was O'Connor und eigentlich auch Grey immer befürchtet hatten: England hatte mit seiner „Politik des Schweigens“ die günstige Zeit des Eingreifens verpaßt. Wenn London sich also nicht mit den, nach englischer Ansicht unbefriedigenden, deutschen Angeboten begnügen wollte, mußte es nunmehr aus seiner Reserve heraustreten und durch direkte Gegenmaßnahmen den Weiterbau zu verhindern suchen und damit Deutschland und die Türkei wieder vor die Notwendigkeit stellen, entweder ganz auf die Fortführung des Projektes zu verzichten oder sich an die übrigen Mächte zu wenden und deren Bedingungen anzunehmen. Ein Vermerk Greys vom 3. Juli 1908 gibt uns die neue britische Einstellung in seltener Eindeutigkeit wieder: Die Deutschen hätten jetzt Vorkehrungen zu dem Bau weiterer Strecken getroffen; diese würden einige Jahre in Anspruch nehmen „and for the present I can see nothing for it, but to get as many levers into our hand as possible with which to bring pressure to bear later on“ [69].

Den ersten Hebel, den Grey ansetzte, bot die Frage der Erhöhung der türkischen Zölle um 3%. Bereits im Jahre 1906 hatte die Pforte den diesbezüglichen Antrag gestellt und eine Genehmigung schließlich für sieben Jahre erhalten. Als jedoch im Frühjahr 1908 das Foreign Office von den deutschen Bahnplänen erfuhr, ließ es in Konstantinopel wissen, daß England seine Zustimmung zurückziehen werde, falls entgegen den Bestimmungen ihre Einkünfte für die Bagdadbahn verwandt werden

---

[66] S. Anm. 64; Mallet zeichnet sich überhaupt durch seine antideutsche Einstellung aus. Er gehört andererseits zu den eifrigen Befürwortern der englisch-russischen Freundschaft. Grey bezeichnet ihn in seinen Memoiren als einen der fähigsten Männer der englischen Diplomatie; Twenty-five Years II S. 169 (25 Jahre, II, S. 156). Über Mallet s. Boveri, Sir Edward Grey und das Foreign Office, S. 105 ff.

[67] B. D. VI, 255—257, 259—264; G. P. 25, 8639, 8646, 8653, 8660; S. 251, Anm. der Hrsg.

[68] G. P. 25, 8680; zu den Vorverhandlungen: ebd. 8673—8675, 8677—8680.

[69] B. D. VI, 266.

würden [70]. Da die Türken eine derartige Versicherung abgaben, hatte dieses englische Vorgehen keine weitere Bedeutung. Immerhin veranlaßte dieser Punkt Sir Edward, in dem erwähnten Vermerk vom 3. Juli [69] anzukündigen, daß ein Hebel in einigen Jahren die Erneuerung der Zollerhöhung um 3% bilden dürfte.

Es war schwierig für England, wenn es sich auf der Grundlage des Rechtes und nicht allein der Macht halten wollte, weitere direkte „Hebel" zu finden. Was lag da näher, als zu versuchen, auf indirektem Wege zu dem gleichen Ergebnis zu gelangen, also vor allem auch Frankreich und Rußland für die englischen Ziele mit einzuspannen? Schon im Mai 1908 hatte Sir Edward Grey den französischen Außenminister Pichon gebeten, unter keinen Umständen die Notierung von Bagdadbahnaktien an der Pariser Börse zuzulassen [71]. Und noch zwei Monate früher waren Grey und der Leiter des Foreign Office Hardinge auf den Gedanken gekommen, durch eine gemeinsame englisch-russische Konzession für eine transpersische Bahn von Djulfa über Teheran nach Mohammere am Persischen Golf Deutschland einzuschüchtern. Die Hoffnung Hardinges dabei war — Grey schloß sich ihm ausdrücklich an —, daß die Deutschen rasch klein beigeben würden, sobald sie merkten, daß England es ernst meine [72]. Dieses Projekt hatte zudem noch andere Vorteile: Erstens würde dadurch wieder ein Fall eines gemeinsamen englisch-russischen Vorgehens geschaffen werden; zum anderen konnte man auf diese Weise die für England peinlichen Wünsche der Russen auf eine transpersische Bahn mit Anschluß an das indische Bahnnetz ablenken.

Besonders interessant sind die Argumente, mit denen der englische Plan in Petersburg angepriesen wurde. In der Erkenntnis, daß die Russen die Bagdadbahn am liebsten gar nicht gebaut sehen würden — wie gut kannte die Downingstreet auf einmal die russische Einstellung — machte Sir Charles Hardinge in einem Privatbrief an den englischen Botschafter in Petersburg Sir Arthur Nicolson folgende bezeichnende Propaganda für seinen Plan [73]: „. . . but the great thing is", so hieß es in dem Brief, „to cut out the Bagdad Railway". Oder an einer anderen Stelle: eine solche Linie würde die Bagdadbahn „reduce . . . to a purely local railway".

Trotz alledem enttäuschte Iswolsky die Briten wiederum. Obwohl er im Prinzip darauf einging, zeigte er kein Interesse, die Angelegenheit weiter zu verfolgen. Er sah wohl ein, daß eine solche Konzession nur wenig Nutzen für Rußland bringen würde, im Gegenteil nur dazu angetan sei, die Deutschen unnötig zu erbittern [74].

---

[70] B. D. VI, 255—57, 259—64; G. P. 25, 8646, 8653.
[71] Memorandum vom 27. Mai; B. D. VI, 265.
[72] Vermerke zu B. D. VI, 259 (20. Mai).
[73] B. D. VI, 254 (18. März).
[74] Zur russischen Ablehnung: B. D. VI, 300 und Anmerkung der Hrsg.; Benck. I, 2, 5.

Die englischen Absichten gingen also, um dies noch einmal klar herauszustellen, darauf hinaus, nunmehr, nachdem die äußere Einheit des Dreiverbandes in der Bagdadbahnfrage hergestellt war, diesen als Prellbock gegen weitere deutsche Erfolge einzusetzen. Über den Enderfolg dieses Verfahrens gab man sich, wie wir aus dem Vermerk von Hardinge ersehen haben, keinem Zweifel hin. Daher ging auch Grey auf den Hinweis Metternichs nicht ein, daß Deutschland immer bereit sein werde, die Frage einer Endstation am Persischen Golf zu erörtern [75]. Dies würde einen Streit mit Rußland bedeuten, legte der Minister in seinem Vermerk dar „and if we bargain alone we shall not get good terms [76]. Dem stimmte auch der Premier Asquith durch einen besonderen Randvermerk zu. — Es mag an dieser Stelle erinnert werden, daß angesichts einer solchen Einstellung der englischen Diplomatie Deutschland auf einer Viererkonferenz tatsächlich, wie es befürchtet hatte, isoliert gegen die anderen drei Mächte gestanden hätte und nur die Wahl zwischen Kapitulation und Abbruch gehabt hätte. —

So schien sich trotz aller Hoffnungen die erste Gegenoffensive Englands bald als ein Schlag ins Wasser zu erweisen. Da spielte das Schicksal den Engländern die große Chance zu. Im Juli 1908 wurde der Sultan Abdul Hamid von seinen fanatischen jungtürkischen Gegnern gestürzt, sein System hinweggefegt und in unendlicher Begeisterung für die großen Demokratien des Westens die neue Aera der Freiheit in Konstantinopel ausgerufen [77]. Kaum drei Monate später, im Oktober, traf den deutschen Einfluß in der Türkei, der bereits jetzt schon stark gelitten hatte, ein zweiter schwerer Schlag durch das Vorgehen Baron Aehrenthals in Bosnien und der Herzegowina. Dieses Ereignis, über das der Kaiser gerade wegen seiner Rückwirkung auf die Stellung Deutschlands zur Pforte zunächst empört war [78], schien den letzten Rest der Sympathien der Türken für das Reich vernichtet zu haben [79]. Lakonisch meinte der Direktor der Deutschen Bank in Konstantinopel Helfferich Ende November: „Es ist müssig zu untersuchen, wie es kommt, daß wir so gänzlich unter die Räder gekommen sind ...“, um dann schließlich resigniert festzustellen: „der Traum, der „deutschen Bagdadbahn“ bis zum Golf ist ausgeträumt“ [80].

Selbstverständlich griff London mit beiden Händen die günstige Gelegenheit beim Schopfe, glaubte man doch, daß nunmehr der tür-

[75] B. D. VI, 266 f. (25. Juni).

[76] ebd.; vgl. den Vermerk Greys zu B. D. VI 267. (Sperrung vom Verfasser).

[77] S. G. P. 25, Kap. 191: B. D. V. Kap. 38: Über die jungtürkische Revolution und ihren Einfluß auf die Bagdadbahn s. Lindow, Freiherr Marschall von Bieberstein S. 101 ff.; Wolf S. 54 ff. Anm.

[78] S. die Rand- und Schlußbemerkungen des Kaisers zu G. P. 26, 8934—8936, 8939, 8945; ferner B. D. V, 316, 323, 350, vgl. Lindow a. a. O. S. 110 ff.

[79] Nur mit Mühe gelang es, die Pforte davon zu überzeugen, daß man in Berlin von dem Entschluß Aehrenthals weder näheres gewußt, noch viel weniger irgendwelchen Einfluß auf seine Aktion gehabt habe. G. P. 26, 8992, 8996 f., 9002; B. D. V, 346.

[80] G. P. 27, 9958 Anlage.

kische Widerstand eher zu überwinden sein werde, als unter dem alten Regime. Schon kurz nach dem Umsturz wurden daher die Absichten gewisser radikaler jungtürkischer Kreise, die Konvention vom 2. Juni, eine der letzten Taten des verhaßten Despoten, zu annullieren, lebhaft unterstützt. Jedoch ohne Erfolg [81]. Andererseits wurde von den Türken der englische Bankier Sir Ernest Cassel aufgefordert, in Konstantinopel eine türkische Nationalbank einzurichten. Ferner wurden britische Fachkräfte zur Reorganisierung des türkischen Finanz- und Gerichtswesens, der Verwaltung, wie auch der Flotte herangezogen [82].

Dennoch war die praktische Auswirkung der englisch-türkischen Freundschaft noch sehr gering. Die Hoffnung, daß die Pforte oder auch Deutschland an die englische Regierung herantreten würden, erfüllte sich nicht. Es blieb ihr daher nichts anderes übrig, als von sich aus die nötigen Schritte zu unternehmen. So ergoß sich im Spätsommer 1909 eine Flut von Anträgen, Wünschen und Forderungen in die Kanzleien der verschiedenen türkischen Ministerien.

Allerdings hatte die türkische Regierung den Mächten ein wirksames Mittel in die Hand gegeben, durch das diese jederzeit imstande waren, einen Druck auszuüben. Ende Mai hatte sie nämlich zur Aufbesserung der türkischen Finanzen die Mächte um die Zustimmung einer weiteren Zollerhöhung um 4 v. H., also von 11% auf 15%, ersucht [83]. Schon im Sommer 1908 hatte Sir Edward Grey die Zollerhöhung als einen wirksamen „Hebel" bezeichnet. Selbstverständlich war er auch jetzt gewillt, diese bis zum letzten auszunützen. „I do not quite see", schrieb er am 14. Juli 1909 an den englischen Botschafter in Konstantinopel, „how we are to guard against the construction of the Bagdad Railway without our participation unless we take advantage of such opportunities as the increase of the Customs Dues may give us for making conditions [84]. Da sie überdies das einzige Mittel war, das England rechtmäßig zur Verfügung stand, wurde sie zum Angelpunkt der gesamten englischen Bagdadbahnpolitik gegenüber der Türkei, indem einfach die Genehmigung von der Erfüllung aller wesentlichen Forderungen Londons abhängig gemacht wurde.

Am 23. September wurden die englischen Bedingungen der türkischen Regierung übermittelt [85]. Sie umfaßten folgende fünf Punkte: 1. Die türkische Genehmigung für die ägyptische Regierung, Anleihen aufzunehmen. 2. Das Versprechen, die aus der Zollerhöhung sich ergebenden Einnahmen nicht für die Bagdadbahn zu verwenden. 3. Eine Versicherung gleichen Inhalts in Form einer vertraulichen Mitteilung auch von Deutschland zu erwirken. 4. Eine britische Mindestbeteiligung

[81] G. P. 27, 9985; S. 567 Fußnote. In den B. D. ist von solchen englischen Bestrebungen nichts zu erkennen.

[82] Nach Earle, S. 220 f.

[83] Am 27. Mai durch den türkischen Botschafter in London Tewfik Pascha dem Foreign Office überreicht. B. D. VI, 271.

[84] B. D. VI, S. 374.

[85] B. D. VI, Anhang VI, S. 793 f.

von 30% an jeder zukünftigen Anleihe der Türkei. 5. Die Erfüllung der bei der Zollerhöhung vom Jahre 1907 eingegangenen Verpflichtungen.

Doch war damit den eigentlichen englischen Interessen, die die Downingstreet durch die Bagdadbahn bedroht glaubte, noch nicht genüge getan. Dazu war es nötig, entweder die Kontrolle über den Golfabschnitt der Bagdadbahn zu erhalten oder durch den Bau einer eigenen Linie von Bagdad an die Weiterführung des deutschen Unternehmens über diese Stadt hinaus überflüssig zu machen. Da bisher keine Aussicht auf eine deutsche Nachgiebigkeit bestand, entschied sich die Londoner Zentrale für den zweiten Weg. Am 17. September sprach daher Sir Gerald Lowther beim Großwesir vor und ersuchte ihn um die Bewilligung für eine von England zu bauende und unter englischer Kontrolle stehende Bahn von Bagdad längs des Tigris hinunter bis zum Golf [86].

Allerdings gedachte Sir Edward Grey, wie er am 28. Oktober Graf Metternich versicherte, eine solche Bahn nur für den Fall zu bauen, „daß wir nicht inzwischen zu einem Einvernehmen über die Bagdadbahn gelangen" [87]. Andererseits hofften der Minister und seine Mitarbeiter wohl sicher, daß der englische Vorschlag von den Türken nicht ungünstig aufgenommen werden würde, vornehmlich deshalb, weil die englische Tigristalbahn im Gegensatz zu dem deutschen Unternehmen ohne Kilometer-Garantie gebaut werden sollte, was eine gewaltige finanzielle Erleichterung für die Türken bedeutet haben würde [88].

Damit waren die englischen Wünsche aber immer noch nicht erschöpft. So forderte Sir Charles Hardinge auch den Ausbau und die Kontrolle der drei Häfen Bagdad, Basra und Kueit für England [89]. Desgleichen unterstüzte die Regierung die Pläne des berühmten Wasserbauingenieur, Sir W. Willcocs. Dieser plante eine direkte Eisenbahnverbindung von Bagdad mit dem Mittelmeer (bei Tripolis), sowie eine großzügige Bewässerung Mesopotamiens, wodurch er die jetzige Wüsten- und Steppenlandschaft wieder in das alte, fruchtbare Paradies des Altertums zu verwandeln hoffte [90].

Neben diesen amtlichen und halbamtlichen Forderungen bemühte sich noch die englische Privatgesellschaft der B. B. Lynch Brothers, die seit Jahrzehnten die Schiffahrt auf dem Euphrat und dem Tigris betrieb, um die Erweiterung ihrer Rechte. Sie wünschte, durch die Gründung einer neuen „türkischen" Gesellschaft sich geradezu ein Monopol für die Flußschiffahrt zu sichern [91].

Angesichts eines solchen Ansturms von meist sehr unangenehmen Projekten, wie auch einer reichlich unklugen Haltung des britischen

---

[86] B. D. VI, 275; s. a. 270, 272.
[87] G. P. 27, 9972, S. 580; vgl. den Vermerk von Mallet, B. D. VI, 270.
[88] Allerdings war die englische Regierung grundsätzlich gegen das Prinzip der Kilometer-Garantien; s. B. D. VI, 211, 309, 316, 318, 322 f.
[89] B. D. VI, 318.
[90] B. D. VI, 281; vgl. 270; G. P. 25, 8606, 8616, 8626.
[91] G. P. 27, 9964, 9972, 9975, 9984, 9989 f. 9994, 9997; B. D. VI, 317.

Botschafters bei gewissen Geschehnissen der vergangenen Monate [92], erkannten die Jungtürken bald, daß sich die Briten ihre Freundschaft hoch bezahlen lassen wollten. Es war daher kein Wunder, daß Deutschland in Konstantinopel allmählich wieder Boden zurückgewinnen konnte.

Die Lage der türkischen Regierung war jedoch außerordentlich ungünstig. Von außen her der englische Druck, aber auch im Inneren Unsicherheit und Schwanken vom Defaitismus bis zu glühender nationaler Begeisterung. Das beste Beispiel dafür bietet der Sturz des Großwesirs Hilmi Pascha. Er hatte in seiner Bedrängnis mit Hilfe des Parlamentes, allerdings unter Anwendung von Pressionsmitteln, die Flußschiffahrtskonzession für die Lynch Brothers durchgedrückt. Unmittelbar darauf wurde er jedoch gezwungen, seine Zugeständnisse de facto zu widerrufen. Drei Wochen darauf mußte er schließlich sogar demissionieren [93].

Von den englischen Forderungen berührte die Tigristalbahn die türkischen Belange am einschneidendsten. Hier war Hilmi Pascha jedoch hartnäckig. „Aus politischen Gründen", sagte er am 25. Oktober zu Marschall, „kann ich den Engländern die Konzession nicht gewähren. Lieber jährlich ein oder zwei Millionen Pfund Garantien zahlen als England und seinem Einfluß durch ein unter seiner ausschließlichen Kontrolle stehendes großes Verkehrsunternehmen das Innere des Landes zu erschließen. Auf der anderen Seite", so verhehlte er aber auch nicht die drückende Last seiner Aufgabe, „ist es für uns sehr schwierig, das englische Begehren einfach unter dem Hinweis auf die Deutschland bereits erteilte Bahnkonzession abzulehnen. Das würde England, das sich gegenwärtig freundlich stellt, und auf dessen Hilfe wir in vielen Fragen angewiesen sind, ernstlich verstimmen" [94]. Daher glaube er, daß es das Beste sei, wenn sich Deutschland direkt mit England auseinandersetzte. England könne vielleicht die Hälfte der Anteile für die Südstrecke erhalten: auch Frankreich könne sich beteiligen [95].

Dieser Gedanke fand bei Dr. von Gwinner lebhaften Widerhall. Auch er sah in einer Verständigung mit England die schnellste und glücklichste Lösung aller Schwierigkeiten. Um einem erneuten Gedankenaustausch mit englischen Kreisen die Wege zu ebnen, hatte er schon in der Juni-Nummer der vielgelesenen englischen Zeitung „The Nineteenth

---

[92] Der erfahrene Freiherr von Marschall urteilte über die Fehler seines englischen Kollegen: Sir G. Lowther „machte den großen Fehler, daß er, beeindruckt durch die anfänglich stürmische Begeisterung für England, sich in die inneren Verhältnisse der Türken mischte und zur Zeit Kiamil Paschas mit ihm die Regierung führte." (G. P. 27, 9595; vgl. 9597, 9600, 9964). Kiamil Pascha wurde am 13. Febr. 1909 gestürzt. Auch bei dem fehlgeschlagenen Putsch des Exsultans Abdul Hamid im April 1909 war die Haltung offizieller englischer Kreise nicht ganz einwandfrei. S. Wolf S. 56.

[93] G. P. 27, 9984, 9989, 9994 s. Anm. 91.

[94] G. P. 27, 9969.

[95] Aufzeichnung des Staatssekretärs von Schoen für Bethmann Hollweg vom 10. Dezember 1909 G. P. 27, 9983.

Century“ einen Artikel veröffentlicht, worin er besonders betonte, daß die Bagdadbahn für alle Nationen offen sei [96]. Er nahm daher die türkische Anregung gern auf und leitete sie unverzüglich nach London weiter. Auch die deutsche Regierung hatte jetzt gegen Verhandlungen zwischen Geschäftsleuten nichts einzuwenden [97]. Allerdings war sie, wie übrigens auch die deutschen Finanzkreise, nicht gewillt, über das von den Türken konzedierte Maß an Zugeständnissen hinauszugehen. Das war vor einigen Monaten noch anders gewesen. Kurz nach der Katastrophe des Jahres 1908 waren die deutschen Stellen bereit gewesen, England die Kontrolle des Golfabschnittes zu überlassen und sich mit 30% zu begnügen [98]. Und noch im Februar 1909 hatte Fürst Bülow die Rundfrage gestellt, „ob der Augenblick für eine Verständigung gekommen ist“ [99]. Nunmehr aber, nachdem die Türken ihre Belange wieder tapfer zu verteidigen gedachten, war niemand mehr gewillt, mehr herzugeben, als unbedingt notwendig war. Trotzdem stellte die Gewährung von 50% der Anteile ein beträchtlich größeres Zugeständnis als in den vergangenen Jahren dar. Insofern hatte also die englische Druckpolitik ihre Wirkung nicht verfehlt.

Auch in England war man an einer Verständigung lebhaft interessiert. Glaubte man doch, daß nunmehr endlich der günstige Zeitpunkt gekommen sei, wo die Deutschen und die Türken die englischen Bedingungen annehmen würden. “Our position is a very strong”, frohlockte Hardinge, “and we must now take care to get all that we want” [100]. Was die Downingstreet sich erhoffte, geht aus einem Vermerk von Grey selbst hervor: “Everything points to its being our objective to induce the Turks and Germans to eliminate from the Bagdad Railway concession all interest in any line south of Bagdad and to promise us a concession to make a railway from Bagdad to the Gulf. The quid pro quo for this would be an unconditional consent on our part to the 4% increase of Customs dues”. Auch müßten wir erwägen, so fuhr Grey dann fort, wie unsere Belange bei einer Bahnlinie von Bagdad nach dem Mittelmeer, wie sie von Sir W. Willcocs vorgeschlagen würde, sicherzustellen wären [101]. Demnach schien sich kurz vor den Besprechungen der Geschäftsleute das britische Interesse auf die Bahnwünsche zu konzentrieren. Sir Edward war dabei nicht kleinlich, wenn er die Bahnlinie ab Bagdad ausschließlich für England beanspruchte; aber auch er bekannte sich eben voll zu der Auffassung, daß die englische Stellung „sehr stark“ sei.

In ihrer, wie wir jetzt schon erkennen, gewaltigen Überschätzung der eigenen Möglichkeiten registrierten die englischen Politiker die Weiterleitung des türkischen Anliegens um Aufnahme von deutsch-engli-

---

[96] “The Bagdad Railway and the Question of British Cooperation” in “The Nineteenth Century and after” Juni 1909; Vol. 65, S. 1083 ff.
[97] Bethmann Hollweg an Metternich G. P. 27, 9975 (23. November); vgl. 9980.
[98] Aufzeichnung Schoens vom 8. Dezember 1908 G. P. 27, 9958.
[99] G. P. 27, 9961.
[100] B. D. VI, 282; vgl. 307 Vermerke.

schen Verhandlungen ohne weiteres als eine von den Deutschen selbst ausgehende Anregung [102]. Und dies, obwohl der türkische Botschafter Tewfik Pascha am 8. November Sir Charles Hardinge ausdrücklich mehrmals erklärte, daß die Bagdadeisenbahngesellschaft sich nur mit Mühe hätte überreden lassen, einer britischen Beteiligung an der Bahn unter gleichen Bedingungen zuzustimmen" [103]. Ebenso unbedenklich verleitete der übermäßige Optimismus Hardinge dazu anzunehmen, daß Gwinner im Laufe der Verhandlungen über sein Angebot von 50% für englisches Kapital hinausgehen werde, daß also England mehr bekommen könne, wenn es nur wolle. Angesichts einer derartigen Überschätzung der deutschen Nachgiebigkeit — die Türken wurden bezeichnenderweise gar nicht beachtet — ist es klar, daß die bittere Enttäuschung nicht ausbleiben konnte.

Die englische Staatsleitung betrachtete also hoffnungsfreudig den Gang der Entwicklung, die eine direkte Auseinandersetzung zwischen deutschen und britischen Geschäftsleuten in nächste Nähe rückte. Ohne Zögern hätte sie in ein günstiges Anerbieten der Deutschen eingeschlagen. Vergleichen wir die energische Vertretung der englischen Interessen mit der Politik der vergangenen Jahre, so drängt sich uns sofort die Frage auf: wo blieb die Rücksicht auf Frankreich und Rußland? Hatte die Downingstreet den Viererplan aufgegeben? War die Einheit der Tripleentente in der Bagdadbahnfrage gesprengt? Nichts von alledem. Nach wie vor waren Sir Edward Grey und seine Mitarbeiter um die Einheit des Dreiverbandes auch in unserer Frage besorgt und bemüht, die weitmöglichste Rücksicht walten zu lassen. Nur waren sie nicht mehr gewillt, irgendwelche sich bietenden Chancen — und besonders die jetzige nicht — wieder wie früher zu versäumen. Ferner hatten sie sich endgültig von den französischen Internationalisierungswünschen emanzipiert. Eine so weitgehende Rücksicht wie früher schien ihnen aber auch nicht mehr so n o t w e n d i g. Die Freundschaft zu Frankreich hatte sich noch mehr vertieft. Aber auch das Schmerzenskind, die englisch-russische Entente hatte seit etwa einem Jahr durch den Besuch von König Eduard VII. in Reval (Juni 1908) und vor allem durch die Bosnische Krise, die den alten österreichisch-russischen Antagonismus auf dem Balkan wie auch die Stellung Deutschlands im Falle eines Konfliktes eindeutig offenbart hatte, nunmehr auch von Rußland her die entscheidende Dynamik erhalten.

Die Gunst der gegenwärtigen Situation und das Vertrauen auf die Festigkeit der Ententen veranlaßte Sir Edward Grey, an dem Viererplan eine kleine, aber bedeutsame Änderung vorzunehmen: D e r G e d a n k e e i n e r V i e r e r k o n f e r e n z w u r d e f a l l e n g e l a s s e n! Es

---

[101] B. D. VI, 282 (Mitte November).
[102] B. D. VI, 282, 287, 292, 296—298, 301, 309 Vermerk Mallets, S. 409 Fußnote, 311 Anlage 4, 317.
[103] B. D. VI, 283; vgl. das Memorandum Cassels über seine Unterredung mit Gwinner, ebd. 309 Anlage (15. Dezember).
[104] B. D. VI, 282 Vermerk.

wurde der französischen und russischen Regierung nunmehr freigestellt, sich direkt mit Deutschland auseinanderzusetzen. Damit aber das Prinzip „à quatre" gewahrt blieb und eine Unzufriedenheit eines der Partner ausgeschlossen würde, sollte der Abschluß des gesamten Vertragskomplexes wieder gemeinsam erfolgen [105]. Vor allem sollte als äußeres Zeichen der Gemeinsamkeit die Zustimmung der türkischen Zollerhöhung zu gleicher Zeit ausgesprochen werden. Damit hatte England im Hinblick auf eine deutsch-englische Verständigung das entscheidende Hemmnis des alten Viererplanes aus dem Wege geräumt und sich von selbst zu dem Grundsatz der getrennten Verhandlungen, den Bülow und Metternich 1907/08 vergeblich durchzusetzen sich bemüht hatten, bekehrt. Bedeutete der Wandel der britischen Auffassung de facto ein beträchtliches Entgegenkommen gegenüber Deutschland — wir wissen, daß es jedoch nicht unter diesem Gesichtspunkt gewertet werden darf — so enthielt er andererseits keine Illoyalität gegen die Franzosen und die Russen. Denn ihnen gegenüber hatte man niemals von einer Konferenz gesprochen, sondern immer nur ganz allgemein versichert, daß eine Verständigung mit Deutschland nur zu Vieren möglich sei. Und daran war ja auch jetzt nichts geändert worden.

Die englische Regierung hat es verabsäumt, der Wilhelmstraße dieses ihr „Zugeständnis" gebührend klar zu machen, sodaß die deutschen Staatsmänner gar nicht in die Lage kamen, es in irgendeiner Weise zu würdigen [106]. Das hatte wohl seinen Grund darin, daß Sir Edward Grey erst die bevorstehenden Besprechungen der Bankiers abwarten wollte, ehe er sich mit den deutschen diplomatischen Vertretern näher auseinandersetzte. Ja, vielleicht war es sogar so, daß den englischen Politikern selbst dieser Unterschied gar nicht so zum Bewußtsein gekommen ist, da sie 1907/08 nur eine ganz verschwommene Auffassung gehabt hatten und zu einer klaren Definition ihrer eigenen Wünsche niemals gelangt waren. — Andererseits hatte die deutsche Regierung ganz andere Absichten im Auge, als daß ihr dieser Fortschritt aufgefallen wäre. Doch ist anzunehmen, daß diese Frage, falls sie akut geworden wäre, im Prinzip kaum ernstere Schwierigkeiten bereitet hätte. Denn wir besitzen eine Stellungnahme Metternichs, die letzten Endes keine andere Lösung als die jetzige englische vorsah [107].

Am 13. Dezember traten schließlich die beiden Bankiers Dr. von Gwinner und Sir Ernest Cassel, ein anglisierter ehemaliger „deutscher" Jude und jetziger Vertrauensmann König Eduards VII.[108], in

---

[105] S. dazu: B. D. VI, 287, 301, 311, Anlage VI, 312—314; G. P. 27, 9990, 9993, 9995, 9998; Benck. I, 128, 133, 143, 192, 249, 258.

[106] Erst am 31. August 1910 unterrichtete Grey beiläufig Metternich von der neuerlichen Anschauung über die Form des möglicherweise einzuschlagenden Weges, ohne jedoch den Unterschied gegenüber der früheren Auffassung stärker hervor zu heben. G. P. 27, 9998; vgl. B. D. VI, 337.

[107] G. P. 27, 9973 (5. November).

[108] Eine kurze, allerdings subjektive Charakteristik Cassels durch Metternich s. G. P. 27, 9982.

Berlin zu einem Meinungsaustausch zusammen. Schon die erste Unterredung zeigte, daß der fast grenzenlose Optimismus der Engländer keineswegs gerechtfertigt war. Gwinner ließ von vornherein keinen Zweifel darüber, daß er unter keinen Umständen mehr als die Hälfte aller Anteile den Engländern zugestehen könnte, während Cassel sich auf mindestens 60% versteifte. Auch die weiteren Erörterungen brachten keinen Fortschritt [109]. Sie mußten schließlich durch eine aus persönlichen Gründen dringend gewordene Reise Cassels nach Ägypten unterbrochen werden. Sie wurden jedoch nicht mehr aufgenommen, da beide Regierungen sich davon nichts Positives mehr versprachen. Damit war der zweite Versuch einer direkten deutsch-englischen Verständigung gescheitert.

Aber selbst wenn die beiden Bankiers zu einem für England annehmbaren modus vivendi gelangt wären, eine allseitige Regelung des Bagdadbahnproblems hätte sich trotzdem kaum erreichen lassen. Denn die Türken waren, wie wir wissen, nicht geneigt, eine englische Vorherrschaft in Mesopotamien zu dulden. Es hätte geradezu eines gemeinsamen deutsch-englischen Druckes bedurft, um der Pforte die Vereinbarung der beiden Mächte aufzuzwingen. Die Wilhelmstraße hätte sich jedoch auch darauf eingelassen, wenn sie die von ihr geforderten Kompensationen erhalten hätte. Dafür war nun wiederum das Foreign Office, wie wir im kommenden Kapitel sehen werden, nicht zu haben. Zum anderen: Der Sektionalisierungsplan mußte notgedrungen auch Frankreich und Rußland auf den Plan rufen. Während Iswolsky, über das englische Vorgehen sehr wenig erbaut [110], mit seinen Wünschen noch zurückhielt, präsentierte Frankreich bereits im Januar 1910 seine Rechnung. Sie enthielt vor allem den Bau einer Bahn von Bagdad nach Homs am Mittelmeer, also den Willcocs'schen Plan in einer gewissen Abwandlung, sowie einige weitere Bahnprojekte in Syrien [111]. Der englischen Regierung, die froh sein mußte, daß der französische Partner sich gleichfalls zu der Sektionalisierung bekehrt hatte, blieb nichts anderes übrig, als diese Anliegen zu unterstützen. Andererseits war es selbstverständlich, daß derartig weitgehende Forderungen sowohl für Deutschland wie für die Türkei unannehmbar waren. Das gab sogar der gewiß unverfängliche Sir Charles Hardinge ganz offen zu [112]. Es ist demnach nicht zu viel behauptet, wenn wir angesichts einer solchen Flut von Anliegen und Bedingungen seitens der Dreiverbandmächte, die überdies zum großen Teil einen schweren Eingriff in die Souveränität des türkischen Staates bedeuteten, annehmen, daß eine allseitige Verständi-

---

[109] Über die Verhandlungen s. G. P. 27, 9983—9986, 9988 Anlage; B. D. VI, 309 Anlage.

[110] Es führt ein direkter Weg von der russischen Verstimmung dieser Wochen zu der russisch-deutschen Verständigung in Potsdam; s. dazu B. D. VI, 288, 290, 293 f., 296, 298 f., 311 und Anlagen, 312; Benck. I, 119, 122, 126, 128, 142; vgl. Wolf S. 84 f.

[111] Zu dem Bagdad-Homs-Projekt B. D. VI, 300, 303, 318 f., 321, 341, 351, 359, 400, 414; ebd. X, I, 2, 654; G. P. 27, 10004 f., 10009—10011, 10013, 10024, 10036—10038; Benck. I, 132, 136, 146, 152, 159.

[112] B. D. VI, 303, 316, 320.

gung 1909/10 aussichtslos war! Das freie Spiel der Kräfte, das allein eine allseitige Regelung ermöglicht hätte, war auch jetzt noch durch die Bindung der drei Mächte an einen gemeinsamen Abschluß ausgeschaltet. Selbst wenn Deutschland und England zu einer Einigung gelangt wären, hätte sich die verhängnisvolle Wirkung der Vermischung von Bagdadbahnpolitik und allgemeiner Ententenpolitik nur zu bald zum zweiten Male gezeigt.

Trotzdem ist es bedauerlich, daß die Verhandlungen der Bankiers eine Verständigung nicht herbeigeführt hatten. Die Gründe für die Zurückhaltung der beiden Regierungen liegen jedoch außer im Sachlichen noch auf einem anderen Gebiet. Inzwischen hatte nämlich die Bagdadbahnfrage nunmehr auch von Berlin eine neue, rein politische Note erhalten, indem ihr eine wichtige Aufgabe innerhalb der deutsch-englischen Annäherungsbestrebungen dieser Jahre bis zu dem Weltkrieg zugewiesen wurde. Damit beginnt ein neues Kapitel der politischen Geschichte der Bagdadbahn.

III. Die Bagdadbahn in den deutsch-englischen Verhandlungen 1909—1912[1].

1. Die Bagdadbahn und die deutschen Verständigungsversuche 1909/1910.

Nachdem die Konferenz von Algeciras eindeutig gezeigt hatte, daß Deutschland isoliert war, erhoben sich innerhalb der deutschen außenpolitischen Führung immer lauter Stimmen, die eine Besserung des Verhältnisses zu England als die vordringlichste Aufgabe hinstellten. Zwar scheiterten die ersten, von England ausgehenden Versuche, zu einer Rüstungsbeschränkung zu gelangen an dem Widerstand der deutschen Militär- und Marinekreise, die ihre stärkste Stütze in Wilhelm II. fanden (1907/08). Dennoch hatten gerade diese Versuche dazu beigetragen, daß der Gedanke eines Ausgleiches mit England in der Wilhelmstraße umso festeren Fuß faßte.

Es ging dabei den deutschen Staatsmännern von vornherein nicht allein um eine bloße Entspannung der derzeitigen Beziehungen zu dem angelsächsischen Nachbarn, sondern um eine grundsätzliche und „völlige Neuordnung des deutsch-englischen Verhältnisses, die die Möglichkeit eines Krieges zwischen den beiden Ländern für die Zukunft ausschloß“ [2]. Infolgedessen konzentrierte sich ihr Interesse auf eine politische Verständigung.

---

[1] Zu den deutsch-englischen Verhandlungen 1908—12 s. bes. Gooch, Before the War, II, S. 60 ff.; 203 ff. Kessler, Das deutsch-englische Verhältnis vom Amtsantritt Bethmann Hollwegs bis zur Haldane-Mission; Striegel, Die deutsch-englischen Flottenverhandlungen in den Jahren 1909—1911 unter Bethmann Hollweg; Woodward, Great Britain and the German Navy.

[2] Kessler, a. a. O. S. 182 (Sperrung vom Verfasser).

Noch während innerhalb der verantwortlichen Berliner Kreise über das Für und Wider und die bestmöglichste Form des Vorgehens verhandelt wurde [3], unternahm der in Vertretung für den Staatssekretär von Schoen das Auswärtige Amt leitende Gesandte in Bukarest von Kiderlen-Wächter am 16. April 1909 einen, allerdings noch inoffiziellen Vorstoß, indem er den britischen Botschafter Sir Edward Goschen für den Gedanken einer umfassenden deutsch-englischen Entente zu erwärmen suchte [4]. Und vierzehn Tage darauf sprach der eigens zu diesem Zweck nach London entsandte Vortragende Rat im Auswärtigen Amt von Stumm in dem gleichen Sinne bei Sir Edward Grey vor [5].

Nach dem Sturz Bülows (14. Juni 1909) führte der neue Reichskanzler von Bethmann Hollweg die Politik seines Vorgängers noch intensiver, zäher und bewußter fort. Bereits am 21. August nahm er aus eigener Initiative die seit dem Mai unterbrochenen akademischen Erörterungen wieder auf und regte bei Goschen eine Flottenkonvention in Verbindung mit einem politischen Abkommen an [6]. Nach weiteren dilatorischen Verhandlungen im September und Oktober gab er schließlich am 4. November seine näheren Pläne bekannt [7]. Sie liefen hinsichtlich der politischen Abmachung letzten Endes auf ein Neutralitätsabkommen oder einen Nichtangriffspakt hinaus.

Für London gingen derartige Wünsche viel zu weit, zumal auch das deutsche Entgegenkommen in der Flottenfrage als völlig unzureichend angesehen wurde. Sir Edward Grey lehnte sie zwar nicht direkt ab, aber sie wurden mit dem glaubhaften Vorwand der Vorbereitung für die englischen Parlamentswahlen vorläufig unterbrochen und damit letzten Endes doch zurückgewiesen [8]. Wie aber die tatsächliche Einstellung der verantwortlichen englischen Kreise zu den deutschen Plänen war, zeigen die englischen Akten mit erschreckender Eindringlichkeit: „hinterlistig", „plump", „Falle" waren die Ausdrücke, mit denen die Bethmann'schen Vorschläge von den Beamten des Foreign Office bedacht wurden. Aber auch die Vermerke Sir Edward Greys selbst beweisen, daß er die Grundauffassung seiner Beamten durchaus teilte, wenn er sich auch jeder persönlich-abfälligen Bemerkung enthielt. So schrieb er zum Beispiel zu dem Bericht Goschens vom 16. April über das Ansinnen Kiderlens [9]: Eine Entente mit Deutschland, wie sie Herr Kiderlen Wächter skizziert, würde dazu dienen, „to establish German hegemony in Europe and

[3] Darüber siehe bei Bülow, Denkwürdigkeiten II, S. 427 ff.; Becker, Fürst Bülow und England, S. 327 ff., 377 ff.; Kessler, S. 16 ff.

[4] Wir sind über diese Aktion nur durch die englischen Akten unterrichtet. B. D. V, S. 1373 ff. Verm. von Hardinge; ebd. VI, 174 und Vermerke; S. 321 f. Absatz 27 ff. Auszug aus dem Jahresbericht Goschens von 1909 über Deutschland.

[5] Bericht von Stumms, G. P. 28, 10304.

[6] G. P. 28, 10330 f.; vgl. 10325; B. D. VI, 187 und Vermerke.

[7] G. P. 28, 10354—10356, 10358; B. D. VI, 204 und Anlage; s. dazu Kessler S. 28 ff.; Strigel, S. 19 ff.

[8] B. D. VI, 204 Vermerke von Crowe, Langley, Grey und Eduard VII.; vgl. ebd. 187 f., 361; G. P. 27, 10000 f.; ebd. S. 639 f. Fußnote.

[9] B. D. VI, 174.

would not last long after it had served that purpose. It is in fact an invitation to help Germany to make a European combination which could be directed against us when it suited her so to use it." „Der deutschfeindlichen Richtung in der Downingstreet war", wie Keßler richtig sagt, „das Mißtrauen in der Tat zum System geworden" [10].

Bei den Besprechungen spielten selbstverständlich die Flottenfrage und das allgemeinpolitische Abkommen die wichtigste Rolle. Erstere bildete für England das einzige Zugmittel, während Deutschland in erster Linie an der politischen Seite interessiert war. Sollte aber, wie die deutsche Staatsleitung es wollte, ein umfassender Ausgleich zwischen den beiden Ländern stattfinden, so mußten auch alle übrigen, beide Mächte berührenden Fragen mit einbezogen werden. Unter diesen mußte wiederum der Bagdadbahn eine besondere Bedeutung zukommen, da sie die einzige unmittelbare Streitfrage zwischen Berlin und London darstellte.

Den ersten Versuch, durch ihre Beseitigung eine Besserung des allgemeinen deutsch-englischen Verhältnisses herbeizuführen, hatte der Kaiser während seines Besuches in Windsor im November 1907 unternommen. Doch war das nur mehr eine einmalige, impulsive Handlung des Monarchen ohne tiefere grundsätzliche Bedeutung gewesen. Die bewußte Einordnung eines Bagdadbahnausgleiches unter dem Gesichtspunkt seiner möglichen positiven Rückwirkung auf die allgemeinen Beziehungen für England konnte ja auch erst dann erfolgen, wenn die Erkenntnis bei den deutschen Politikern gereift war, daß etwas zur Besserung dieser Beziehungen getan werden müsse. Es ist daher nicht verwunderlich, daß Botschafter Graf Metternich als erster deutscher Diplomat, als er sich im Juni 1908 mit Sir Charles Hardinge über das deutsch-englische Verhältnis unterhielt, die Bagdadbahn „als eine der ausgleichsfähigen Fragen" bezeichnete [11]. Nur einen Monat später sprach sich auch Staatssekretär von Schoen in diesem Sinne zu Sir Edward Goschen aus: Die gegenwärtige Spannung innerhalb der öffentlichen Meinungen beider Länder, so sagte er zu dem Botschafter, werde sich nicht legen, so lange Fragen wie diese ungeregelt blieben [12]. Und als im April/Anfang Mai 1909 der erste deutsche Vorstoß mit dem Ziele des Abschlusses einer umfassenden Verständigung mit England unternommen wurde, befand sich unter der von Staatssekretär von Schoen eigenhändig niedergeschriebenen Aufstellung der möglicherweise abzuschließenden Abkommen unter anderen auch eines über die Bagdadbahn [13]. Doch sollte die Frage der Bagdadbahn als ein Nebenproblem nur im Zusammenhange mit den übrigen Fragen erledigt werden. Sie in den Vordergrund zu stellen, hatte man deutscherseits keinen Anlaß, da man dadurch nur schlechte Bedingungen zu erhalten fürchtete. Bethmann Hollweg sah die Dinge noch unter einem anderen Ge-

[10] a. a. O. S. 39.

[11] B. D. VI, 267; vgl. G. P. 24, 8212 S. 83 f. (30. Juni 1908); ebd. 25, 8906 S. 605 (14. August 1908).

[12] B. D. VI, 268 (24. Juli).

[13] G. P. 28, 10302.

sichtspunkt: „Man wird die Flottenfrage durch die sehr zahlreichen Kolonialdetails und die noch ungenügend geklärte Bagdadfrage nicht komplizieren dürfen“ [14]. Ihm schloß sich vorübergehend auch von Schoen an [15], scheinbar aber nur, weil er sich mit dem neuen Reichskanzler gut stellen wollte. Denn sonst gehörte der Staatssekretär zu denen, die den „peripheren“ Fragen eine recht große Beachtung schenkten [16]. Der Kanzler wurde jedoch in seiner Meinung noch durch Graf Metternich bestärkt, der ihm Ende Oktober schrieb: „Eine Verständigung über die Bagdadbahn sollte ... meines Erachtens erst dann versucht werden, wenn eine allgemeinpolitische Verständigung plus Flottenbauverständigung vorausgegangen ist. Dann werden Spezialabkommen mit uns nicht mehr, wie bisher, im Parlament und in der Presse hier angefeindet werden“ [17]. Gerade von Metternich wissen wir, daß er die Bedeutung von Spezialabkommen nicht unterschätzte, aber er war jetzt — und das gilt in noch viel stärkerem Maße von Bethmann Hollweg — davon überzeugt, daß der direkte Weg über eine Flottenkonvention und politische Verständigung nicht nur der wirksamere sondern auch der bessere sei. Umso bemerkenswerter ist es daher, wenn gerade in diesen entscheidenden Wochen ein anderer deutscher Politiker in eindringlichster Form genau den umgekehrten Weg empfahl.

Im September hatte sich der in der Außenpolitik noch unerfahrene Kanzler in Verfolg seiner Bemühungen auch an den wieder nach Bukarest zurückgekehrten von Kiderlen-Wächter gewandt, mit der Bitte, sich zu dem Problem der deutsch-englischen Annäherung zu äußern. Bethmann hatte die Fähigkeiten und die diplomatische Erfahrung Kiderlens während dessen Vertretung für den Staatssekretär von Schoen anläßlich der günstigen Lösung der bosnischen Krise und der deutsch-französischen Marokkoübereinkunft vom Februar 1909 hoch einzuschätzen gelernt. Er wollte daher auch jetzt Kiderlens Rat nicht missen. Der Gesandte kam der Aufforderung durch die Abfassung zweier Denkschriften nach (Ende September und Anfang November), die Hermann Oncken als „Dokument politischen Weitblicks und diplomatischer Erfahrung“ bezeichnet [18].

[14] G. P. 28, 10325.

[15] Privatbrief an Bethmann Hollweg vom 16. August G. P. 28, 10327.

[16] G. P. 28, 10301; B. D. VI, 179.

[17] G. P. 27, 9972 S. 582; vgl. 9973.

[18] Text der Memoranden bei Jaeckh, Kiderlen Wächter. Staatsmann und Mensch, II, S. 48 ff.; 64 ff. Siehe dazu Kessler, S. 42 ff., 55; Oncken, S. 675; Rosen, Aus einem diplomatischen Wanderleben, II, S. 88; Strigel, S. 8 ff. Woodward, a. a. O. S. 272 (wird ihrer Bedeutung jedoch in keiner Weise gerecht). — Wenn aber Jaeckh behauptet, daß Kiderlen der Initiator des Verständigungsgedankens mit England sei, so ist dies eine der vielen „kritiklosen Verherrlichungen“ des Jaeckh'schen Werkes. Der Nachlaß Kiderlens wie seine Persönlichkeit haben eine z. T. sehr scharfe Kritik gefunden bei Andreas, Kiderlen Wächter. Randglossen zu seinem Nachlaß (Hist. Ztschr. 132, S 247—276; erweiterter Abdruck unter dem Titel „Kiderlen Wächter und die deutsche Politik der Vorkriegszeit“ in: „Kämpfe um Volk und Reich“ S. 153—186). Immerhin erkennt auch A. den Wert der beiden Denkschriften voll an. (H. Z. S. 261 f.; Kämpfe... S. 168).

Aus dem reichen Inhalt der beiden Denkschriften mögen die für diese Arbeit besonders in Frage kommenden Gesichtspunkte, Argumente und Vorschläge etwas eingehender behandelt werden: Kiderlens grundlegende Erkenntnis ist die, daß das die gegenwärtigen deutsch-englischen Beziehungen beherrschende Mißtrauen in erster Linie beseitigt werden müsse, wenn überhaupt eine Annäherung erzielt werden soll. Daraus ergebe sich, daß alle einem vertrauensvollen Verhältnis bisher noch entgegenstehenden Fragen in freundschaftlicher Weise geregelt werden müssen. Weder ein Flottenabkommen, noch ein allgemeinpolitisches Abkommen allein seien imstande, das notwendige Vertrauen herzustellen. Eine besondere Bedeutung komme daher den „Fragen zweiter Ordnung", den „peripheren Fragen" zu, zumal bei der gegenwärtigen politischen Konstellation es „England kaum gelingen sollte, eine Offensivallianz gegen uns zustande zu bringen." Es könne sich folglich ein Krieg zwischen den beiden Mächten nur an einem der außerhalb oder am Rande von Europa liegenden Probleme entzünden; denn Deutschland sei unter keinen Umständen gewillt, „einen derartigen Fußtritt" wie Faschoda ruhig hinzunehmen. (S. 49). Daher dürfe auch ein Abkommen sich nicht nur auf den Kriegsfall beziehen, sondern müsse gerade die „Fragen zweiter Ordnung", in denen neuerdings England stets auf der gegnerischen Seite zu finden sei, einschließen (S. 57, 66 f.). Eine solche Verständigung bildete ja auch den Ausgangspunkt der Ententen Englands. „Bei einigem guten Willen könnte England recht gut „Fragen" (Bagdadbahn, Kolonialangelegenheiten) finden, deren freundschaftliche Lösung zum Ausgangspunkt einer „Entente" gewählt werden könnte". (S. 66) [19].

Hinzu komme, daß „die Engländer sich erst allmählich wieder an den Gedanken einer Wiederannäherung an uns gewöhnen" müßten. (S. 56). Daher schlage er auch hinsichtlich des taktischen Vorgehens vor, die Schritte „mit großer Vorsicht ohne Überstürzung", „tropfenweise", „je nach dem Grad der Belastungsprobe, welche das momentane Verständigungsbedürfnis in England aushält" zu wählen, um die Briten nicht „kopfscheu" zu machen (S. 54, 56, 65). Jedes Drängen würde den Eindruck erwecken, als wenn wir die Ententen zu sprengen beabsichtigten (S. 53, 55). Zwar sei auch für ihn eine allgemeinpolitische Verpflichtung Englands das erstrebenswerte Ziel, obwohl er glaube, daß England auf ein Neutralitätsabkommen „wohl nie eingehen" werde (S. 56, 64) — zweifellos die Lehre aus der Abfuhr vom April —, aber „es wird ... weniger auf den Inhalt der Abmachungen ankommen, die doch mehr oder weniger ein Stück Papier bleiben, als auf die Tatsache zwischen uns bestehender Verabredungen"; und besser als eine „allgemeine „Freundschaftserklärung" ..., bei der nichts herauskommt", sei „jede noch so unbedeutende, auf eine bestimmte Frage sich beziehende Verständigung" (S. 57, 66 f.).

---

[19] Vom Verfasser gesperrt.

Die Denkschriften beweisen, daß Kiderlen als einer der wenigen deutschen Politiker dieser Jahre staatsmännisches Denken genug besaß, um die eigentliche Wurzel des deutsch-englischen Gegensatzes klar zu erkennen und auch den Weg für eine künftige Annäherung zu weisen. Psychologisch richtig empfand er, daß England bei seiner gegenwärtigen Einstellung nicht darauf eingehen werde, sich in irgendeiner Weise gegenüber Deutschland zu binden, während von Bethmann Hollweg dagegen, zwar ehrlicher, wie er meinte [20], aber doch ungeschickter unmittelbar auf das Endziel, das Neutralitätsabkommen zusteuerte und damit England, wie Kiderlen es vorausgesehen hatte, „kopfscheu" machte [21]. Der einzige Weg, der überhaupt eine gewisse Aussicht versprach, konnte tatsächlich nur der sein, „tropfenweise" zu versuchen, das gegenseitige Vertrauen wieder herzustellen. Kiderlen wies auch hier die Richtung: durch die Verständigung über „pheriphere" Fragen.

Allerdings stoßen wir hier auch bei ihm auf eine bedenkliche und, wie wir aus den englischen Akten wissen, notwendigerweise irrtümliche Auffassung. Kiderlen sah nämlich als Gegengabe für ein weitgehendes Zugeständnis in der Rüstungsfrage [22] „gewisse, wenn auch noch so bescheidene Garantien gegen die Fortdauer des jetzigen Zustandes" der „teils offenen, teils versteckten Gegenwirkung der englischen Diplomatie" in aller Welt vor. „Das Entgegenkommen Englands in diesem Punkte werde für uns der Prüfstein dafür sein, daß England bei dem ihm erwünschten Flottenabkommen keine uns feindliche Hintergedanken hat." Wenn auch nicht direkt die Bagdadbahn genannt wird, so steht doch außer Zweifel, daß er diese ebenfalls damit gemeint hat. England aber betrachtete sie als Spezialfrage, die nur durch gegenseitiges, wenn nicht gar einseitig deutsches Entgegenkommen gelöst werden könnte.

Dazu kam noch ein weiteres: Auch die Sonderfragen waren im allgemeinen keine ausschließlich deutsch-englische Angelegenheit mehr. Bei der Bagdadbahn ist bereits die komplizierte Problemstellung aufgezeigt worden. Hier war durch England auch Frankreich und Rußland mobilisiert worden, so daß eine Verständigung letzten Endes nur tatsächlich zu „Vieren" erfolgen konnte, wenn England nicht seine Ententenpartner vor den Kopf stoßen wollte. Nicht viel anders lagen die Dinge in Persien, Ostasien und verschiedenen anderen Kolonialfragen. Oder mit anderen Worten: Ein einseitiges Entgegenkommen in diesen peripheren Gebieten hätte England de facto gezwungen, nicht nur eigene Interessen zu opfern, sondern indirekt auch solche seiner Ententenpartner, indem es aus der bisherigen gemeinsamen Front ausgebrochen wäre und somit deren Stellung empfindlich geschwächt hätte. Kein ernstzunehmender englischer Politiker hätte sich aber für einen derartigen „Verrat" gefunden. Wohl war die Downingstreet in der

[20] Jaeckh, II, S. 65, 74.
[21] Vgl. dazu Strigel, a. a. O. S. 26, 29.
[22] Damit hätte er sich in schärfsten Gegensatz zu Tirpitz und wahrscheinlich auch zum Kaiser gesetzt.

Bagdadbahnfrage, wie wir wissen, zu separaten Verhandlungen bereit; jedoch nur, nachdem sie ausdrücklich vorher Paris und Petersburg garantiert hatte, daß ein Abschluß mit Deutschland nur bei gleichzeitiger Abfindung ihrerseits in Frage komme.

Freilich kannte Kiderlen, das muß zu seiner Rechtfertigung angeführt werden, weder die verschiedenen Fragen noch die Stellung Englands zu diesen näher. Trotz alldem bleibt die Richtung und der Weg, den er gewiesen hat, der einzig mögliche, auf dem im Laufe der Jahre vielleicht ein Erfolg hätte erzielt werden können.

Sowohl Bethmann Hollweg wie Schoen sahen diesen Weg jedenfalls nicht. Der Kanzler wollte, wie wir gesehen haben, am liebsten die Bagdadbahn und koloniale Dinge vorläufig ganz aus seinem Programm streichen. Immerhin nahm er doch — scheinbar unter dem Einfluß der ersten Kiderlenschen Denkschrift — in den Abkommensentwurf, den er am 4. November Sir Edward Goschen überreichte, die, allerdings sehr allgemein gehaltene Erklärung auf: „Wir sind gern bereit, mit England unter Wahrung der bestehenden Verträge einen, die deutschen, englischen und türkischen Interessen befriedigenden Ausgleich herbeizuführen“ [23]. Auch Staatssekretär von Schoen ging, obwohl er den Sonderfragen eine größere Beachtung als Bethmann schenkte, letzten Endes ebenfalls an der Grundauffassung der Bukarester Denkschriften vorbei. Er hätte sonst die Verständigung über die Bagdadbahn und andere periphere Fragen in den Vordergrund stellen und dann versuchen müssen, ob sich auf dieser Grundlage weitere Abmachungen allgemeinerer Art erreichen ließen. Was er jedoch im Auge hatte, war ein Kompromiß zwischen der Auffassung des Kanzlers und Metternichs und der Kiderlens: Er wollte die Sonderfragen und hier besonders die Bagdadbahn benutzen, um die englische Regierung aus ihrer bereits erkennbaren Reserve zu gegebener Zeit herauszulocken und sie zu einem größeren Entgegenkommen auf politischem Gebiet zu veranlassen. Daher bedeutete er am 15. Oktober Goschen — er gebrauchte dabei fast die Worte Kiderlens —, eine freundschaftliche Haltung Englands bei den gegenwärtigen Verhandlungen werde die Deutschen in der Bagdadfrage wie auch bei gewissen anderen England interessierenden Themen „viel bereitwilliger finden“ (more ready to fall in with your views). Jede andere Haltung jedoch, so warnte er den Botschafter, würde sie hierin „zu schwierigen Verhandlungspartnern“ machen [24].

Da erhielt die Bagdadbahnfrage eine noch erhöhte Aktualität durch die bevorstehenden Cassel-Gwinner-Verhandlungen. Durch eine Verständigung der beiden Bankiers konnte das Problem sehr schnell zur Reife gebracht werden. Das war nun wieder Schoen auch nicht recht. Diese Besprechungen kamen ihm zu zeitig [25]. Er hätte sie lieber bis nach den englischen Parlamentswahlen aufgeschoben gesehen, also bis

[23] G. P. 28, 10350; Jaeckh, II, S. 69; B. D. VI, 207. Am 28. Oktober hatte Bethmann den Entwurf an Kiderlen zur Begutachtung gesandt.

[24] B. D. VI, 201.

[25] Schoen an Bethmann-Hollweg am 10. Dezember, G. P. 27, 9983.

zu der Zeit, wo zu erwarten war, daß die Flottenverhandlungen wieder aufgenommen würden. Erst dann konnte die Bagdadbahn als Lockspeise wirkungsvoll angeboten werden. Da aber Gwinner auf einen baldigen Verhandlungsbeginn drängte, und er zudem über die Absichten der Regierung nicht informiert war — Schoen stellte dies zur Erwägung [25] — mußte der Staatssekretär sich damit abfinden. Um aber die Chance nicht aus der Hand zu geben, betonte er schon am 15. Dezember, also noch während des Meinungsaustausches der Bankiers, gegenüber Goschen, daß die deutsche Regierung sich in keiner Weise an die Ergebnisse der Besprechungen Gwinners und Cassels gebunden fühle [26]. Aus dem gleichen Anlaß erklärte er dem Botschafter, daß infolge der innerenglischen Ereignisse die ganze Sache, „reichlich Zeit" habe und durchaus nicht eile. Er sagte dies, obwohl Sir Edward Goschen ihm entgegenhielt, daß die Wahlen eine Verzögerung der Bagdadbahnverhandlungen in keiner Weise notwendig machten.

Während so von Schoen die Bagdadbahn als einen Trumpf in das Spiel seines Kanzlers einzuordnen sich bemühte, versuchte er andererseits, auch Bethmann Hollweg für seine Absichten zu gewinnen. Die Verhandlungen zwischen Gwinner und Cassel boten ihm einen willkommenen Anlaß dazu. „Ein so gewaltiges Zugeständnis", legte er am 10. Dezember 1909 dem Kanzler dar, wie die faktische Besitzergreifung Mesopotamiens durch England, müsse „bei unseren Verhandlungen eins der wichtigsten Atouts bilden" und „wird nur aus der Hand gegeben werden können, wenn wir dadurch zu einem allgemein befriedigenden, wirklich vorteilhaften Arrangement gelangen" [27].

Den Engländern waren die Absichten des deutschen Staatssekretärs äußerst unsympathisch. Sir Edward Goschen hatte nicht verfehlt, seine Wahrnehmungen in konkretester Form nach London mitzuteilen. In seinem Privatbrief an Hardinge über seine Unterredung vom 15. Dezember mit Schoen schrieb er: Es sei seines Erachtens ziemlich sicher, daß die kaiserliche Regierung den Bau und die Kontrolle der Strecke Bagdad—Persischer Golf als „a lever" zu benutzen wünsche, „to push His Majesty's Government further in the direction of a political understanding than they have yet shown any disposition to go" [28]. Darauf konnten und wollten sich die englischen Staatsmänner aber nicht einlassen. Andererseits war man an einer Bagdadbahnverständigung lebhaft interessiert. Denn wer konnte wissen, ob die Chancen noch einmal so groß sein würden wie jetzt. Die Angebote von Gwinners waren zwar nicht ausreichend gewesen, aber wir wissen ja, daß selbst Hardinge hoffte, Gwinner würde über sein „erstes Angebot" noch hinausgehen. Außerdem hatte man ja noch ein zweites Eisen im Feuer: die Tigrisbahn. Es handelte sich also nur darum: Wie sollten die deutschen Wünsche abgelehnt werden, ohne daß der Weg zu einem Bagdadabkommen gänzlich versperrt würde? Sir Louis Mallet schlug vor, auf das deutsche

[26] B. D. VI, 308.
[27] G. P. 27, 9983.
[28] B. D. VI, 308.

Anliegen in gewisser Weise einzugehen, indem man etwa folgendes sagen sollte: Die englische Regierung sei gern bereit, sich über die Bagdadbahn zu verständigen, denn eine Verständigung über eine so wichtige Angelegenheit würde unzweifelhaft günstig auf die allgemeinen Beziehungen beider Länder zurückwirken[29]. Dieser taktisch zwar geschickte aber moralisch wenig saubere Vorschlag wurde jedoch von Sir Edward Grey vorläufig abgelehnt. Sir Edward Grey wies Mallet an, einen Erlaß auszuarbeiten, der sich ganz auf sachliche Gegenargumente stütze[30]. Er sollte sich dabei nach folgenden Richtlinien richten: Die Zustimmung zur Zollerhöhung um 4% sei ein völlig ausreichendes quid pro quo, da sie in erster Linie vom englischen Handel, der über ein Drittel des Gesamthandels der Türkei ausmache, zu tragen sei. Außerdem würde gerade Deutschland der Nutznießer einer britischen Beteiligung an der Bagdadbahn sein. Die neue Lynch-Konzession schließlich, die ebenfalls von den Deutschen angegriffen worden war, beruhe lediglich auf alterworbenen Rechten. Sie vertrage sich zudem wenig mit der geplanten Bahnlinie. Im ganzen gesehen bringe der kontrollierende Einfluß über die Verkehrsmittel Mesopotamiens England durchaus keine besonderen Vorteile, sondern sei unbedingt notwendig, "to prevent that long established interest from being crushed out by new developments". In diesem Sinne wurde am 10. Januar 1910 Sir Edward Goschen angewiesen[31], welcher den Inhalt des Erlasses am 14. Januar durch ein Memorandum dem Auswärtigen Amt übermittelte[32].

Die Ablehnung der englischen Regierung veranlaßte von Bethmann Hollweg, der jetzt mehr und mehr zu der Politik seines Staatssekretärs hinüberwechselte, bei Graf Metternich und Freiherrn von Marschall anzufragen, was sie über die derzeitige Lage dächten[33].

Metternich gab den Erwartungen seiner vorgesetzten Behörde wenig Hoffnung. Er hielt die Erlangung von Kompensationen für „vollkommen aussichtslos". Da aber auf solche nicht verzichtet werden könne, schlug er, wie schon im Oktober des vergangenen Jahres, vor, abzuwarten, „ob die Flottenverhandlungen ein günstiges politisches Resultat erzielen"[34]. Der Botschafter wünschte also die Bagdadbahnfrage vorläufig ganz zurückzustellen. Seine Auffassung stieß in Berlin auf wenig Gegenliebe. Man fühlte sich hier berechtigt, an der Ansicht festzuhalten, „daß es bei geschickter Einwirkung auf Sir Edward Grey wohl gelingen kann, den Minister davon zu überzeugen, daß die englische Regierung für die großen Vorteile, die unser Entgegenkommen ihr in politischer Hinsicht bietet, auch ihrerseits ein Opfer zu bringen hat und auch ein Opfer bringen kann, ohne damit in einen Gegensatz zu ihrer eigenen öffentlichen Meinung zu geraten". Dennoch sollte der Botschaf-

---

[29] B. D. VI, 308 Fußnote.
[30] Vermerk Greys zu B. D. VI, 308.
[31] B. D. VI, 317.
[32] G. P. 27, 9990.
[33] Privatbriefe vom 1. und 6. Februar, G. P. 28, 10369; ebd. 27, 9993.
[34] G. P. 27, 9995.

ter davon absehen, die englische Regierung in irgendeiner Weise zu drängen [35].

Der deutsche Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Marschall gab erst am 13. März sein Urteil ab [36]. In einer ausführlichen Denkschrift beleuchtete er die gegenwärtige Situation, wie sie sich von seinem Standpunkt aus bot. Auch er befürwortete englische Kompensationen. Als nüchterner Politiker, der zunächst das Interesse „seiner" Bagdadbahn im Auge hatte, meinte er aber, sie seien „an Ort und Stelle, d. h. in der Gegend zu suchen, welche die Bagdadbahn durchzieht". Eine Verständigung mit England sei sonst durchaus wünschenswert, denn sie werde dem großen Werk nur nützlich sein und zudem „wenigstens im Nahen Orient gute und vertrauensvolle Beziehungen (zwischen Deutschland und England) anbahnen". Wir besitzen in den Akten keine Antwort der Wilhelmstraße auf diese Denkschrift. Es ist aber durchaus möglich, daß man in Berlin angesichts der mit der eigenen Auffassung so wenig harmonierenden Ansicht Marschalls es nicht für notwendig hielt, überhaupt zu antworten.

Indessen verstrich die Zeit, ohne daß beide Regierungen ihren Zielen auch nur einen Schritt nähergekommen wären. Die englischen Parlamentswahlen, die völlig im Zeichen der Deutschfeindlichkeit gestanden hatten, waren vorüber. Wenn auch die liberale Regierung noch nicht fest im Sattel saß, so mußte sie sich trotzdem bald entscheiden, was sie nunmehr zu unternehmen gedachte. Denn schon am 22. März sprach Graf Metternich bei Sir Edward Grey vor und fragte vorsichtig an, wie es um die Flottenverhandlungen stehe [37]. Zwar konnte sich der Minister noch auf die ungeklärte innerpolitische Lage berufen, ließ aber doch schon jetzt deutlich durchblicken, daß er den deutschen Wünschen ohne Änderung ihres Flottenprogrammes nicht entsprechen könne.

Die feste Absicht, den Deutschen hier nicht entgegenzukommen, ließ Grey auf einen Ausweg verfallen. Wie etwa vor einem Vierteljahr Sir Louis Mallet geraten hatte, wollte er nunmehr die mögliche allgemeinpolitische Bedeutung einer Bagdadbahnverständigung hervorkehren, um so die Deutschen vielleicht von ihren umfassenderen Wünschen abzubringen und auf die englische Linie herüberzuziehen. Auf diese Weise konnten zudem vielleicht doch noch auch die englischen Bagdadziele erreicht werden. So rief er am 31. März den deutschen Geschäftsträger von Kühlmann zu sich, und erklärte ihm, daß eine Flottenabmachung unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht denkbar sei, "but it seemed to me that the key to smooth relations in many respects between the two countries might be found in a settlement of the Bagdad Railway question" [38].

Er hatte dabei noch ein weiteres Moment im Auge: Er wünschte nämlich zugleich auch eine Verständigung zwischen Deutschland, Eng-

[35] Antwort Bethmanns auf den Brief Metternichs. G. P. 27, 9996 (21. Febr.).
[36] G. P. 27, 9997 und Anlage.
[37] B. D. VI, 336; G. P. 28, 10378 f.
[38] B. D. VI, 337; vgl. G. P. 27, 9998; ebd. 28, 10382.

land und Rußland über Persien. Die Ententemächte hatten dort in der letzten Zeit eine besonders starke Aktivität entfaltet, die wiederum Deutschland auch seinerseits veranlaßt hatte, aus seiner bisher streng geübten Reserve herauszutreten [39]. Ein Abkommen über Persien, so dachte Sir Edward scheinbar, hätte England die Sicherung seiner strategischen Interessen in diesem Stück Erde gebracht, hätte weiterhin eine Separatverständigung zwischen Deutschland und Rußland ausgeschlossen und hätte schließlich wie bei der Bagdadbahn Deutschland von seinen eigentlichen Verhandlungszielen ablenken können.

Das Vorgehen Greys erweckte in Berlin ein gänzlich unerwartetes Echo. Mit Bedauern hatte man hier, besonders nach der Unterredung Metternichs mit Grey vom 22. März bemerkt, daß England auf die Flottenverhandlungen usw. nicht zurückzukommen gewillt war. Der Bericht von Kühlmanns vom 31. März bestärkte die Vermutung zur Gewißheit. Die Anspielung Greys, daß sich ein Ersatz in der Regelung der Bagdadbahnfrage wie Persien finden ließe, gab dem Auswärtigen Amt die Überzeugung, daß es nunmehr an der Zeit sei, den lange zurückgehaltenen Trumpf auszuspielen: Mit Hilfe der Bagdadbahn und neuerdings auch Persiens sollten die allgemeinen Verhandlungen mit England wieder in Gang und, wenn irgend möglich, zu einem positiven Abschluß gebracht werden! [40]

Am 10. April fand die entscheidende Unterredung zwischen von Bethmann Hollweg und Sir Edward Goschen statt, welchem am nächsten Tage zur Bekräftigung noch ein Memorandum überreicht wurde [41]. Der Kanzler erklärte dem Botschafter, daß die bloße Zustimmung zur türkischen Zollerhöhung kein genügendes quid pro quo für den deutschen Verzicht auf die Präponderanz im Golfabschnitt darstellen könne. Die deutsche Regierung müsse auf die sowieso schon erregte öffentliche Meinung Rücksicht nehmen [42], umsomehr, als die Bagdadbahn durch den gemeinsamen Widerstand der Mächte „fast zu einer nationalen Frage ersten Ranges gestempelt worden sei". „Unter diesen Umständen sehe ich zu meinem Bedauern keine andere Möglichkeit zu einer Verständigung über die Bagdadbahn als den Abschluß eines politischen Gesamtabkommens zwischen Deutschland und England, in das diese Frage einzureihen wäre. Nur ein derartiges Gesamtabkommen würde mich nach meiner Überzeugung gegen den Vorwurf sicherstellen können, daß ich in der Bagdadbahnfrage einen offenbaren Rückzug vor England angetreten habe." Nicht viel anders verhalte es sich mit Persien, obwohl hier eine Verständigung bedeutend leichter zu erzielen sein würde.

---

[39] Siehe dazu G. P. 27, S. 749 f. Fußnote, 10090 ff.; B. D. VI, 337, 342—345; Benck. I, 236, 246, 249, 251—254.

[40] Vgl. auch Kessler a. a. O. S. 84.

[41] G. P. 27, 9999, 10105; B. D. VI, 343 f.

[42] Dieses Argument spielte bei dem deutschen Vorgehen eine besondere Rolle. Nicht ohne Berechtigung. Denn im Dezember 1909 war die Regierung wegen ihrer Nachgiebigkeit in der Mannesmann-Angelegenheit in Marokko stark angegriffen worden.

Das deutsche Ansinnen erntete im Foreign Office Mißtrauen und Empörung, ja offenen Hohn. E. A. Crowe, der berüchtigte Senior Clerk in der Westabteilung, dessen Referat Deutschland umfaßte, schrieb zu dem Bericht Goschens, es sei schwer zu verstehen, wie Großbritannien einem solchen Plan nähertreten könnte. Wenn ihm sehr verlockende Anerbieten in Mesopotamien und Persien gemacht würden, könnte man den deutschen Standpunkt verstehen, für sich freie Hand gegenüber Frankreich, Rußland oder anderen Staaten dadurch zu erlangen, daß es uns durch wirklich wertvolle Zugeständnisse die Hände bindet. (!) Jedenfalls würde Seiner Majestät Regierung, wenn sie die Absicht hätte, Deutschland an Frankreich auszuliefern, wenigstens dafür von Paris einen ungeheuren Preis verlangen. "But to ask us for such abandonment of France, and make, in addition, onerous conditions about the Bagdad Railway and Persia, is a plan to characterize which is really difficult to find the appropriate adjectives [43]. Eine wahrhaft beschämende Kritik für die deutsche politische Leitung. Abgesehen von der üblichen falschen und gehässigen Beurteilungen der deutschen Grundziele kann ihr sachlich leider nicht viel entgegengehalten werden. Denn die gesamte deutsche Politik dieser Monate zeugte in der Tat von einer geradezu unfaßlichen Naivität und Mangel an jedem psychologischen Empfinden [44]. War es schon der große Fehler Bethmann Hollwegs gewesen, viel zu schnell auf das direkte Ziel eines Neutralitätsabkommens zuzusteuern — wovor er doch ausdrücklich von Kiderlen gewarnt worden war —, so war die Politik des Auswärtigen Amtes ebensowenig staatsmännisch. Es war ein Unding, von England zu verlangen, es sollte, wie es Hardinge in einem Briefe an Goschen ausdrückt [45], seine Stellung in Europa, sowie seine Interessen in Persien und am Persischen Golf opfern "for this mess of pottage". Und dies noch dazu in einer Zeit, wo man in Berlin ganz genau wußte, daß die englischen Politiker der Ansicht waren, daß jetzt die Bagdadbahn vielleicht „billig zu haben sei". Außerdem hatte man deutscherseits völlig vergessen, daß das Foreign Office die deutschen Angebote ja noch nach denen von Gwinners vom Dezember bewerten mußte, welche England nicht einmal die absolute Kontrolle der Bagdad-Golfstrecke, sondern nur 50% der Anteile zugestanden hatten!

Durch das deutsche Vorgehen hatte die Bagdadbahnfrage eine völlig neue politische Note erhalten. Nachdem sie vorher schon durch England in das europäische Gesamtgeschehen einbezogen worden war, hatte sie nunmehr noch mehr den Charakter einer bloßen Spezialfrage verloren. Wir werden im folgenden wieder vornehmlich die Politik der englischen Staatsleitung zu verfolgen haben. Denn in der Downingstreet

[43] B. D. VI, 344 Vermerk; vgl. die Vermerke von Parker, Mallet, Hardinge und Grey ebd. und 343.

[44] Vgl. Kessler S. 57 f., 61; auch Wolf nennt die deutschen Wünsche „naiv", S. 58; Ragey spricht sogar von einem „schlechten Witz" („c'était une mauvaise plaisanterie d'oser l'offrir") S.95; s. auch Strigel a. a. O. S. 29.

[45] B. D. VI, 351.

überschnitten sich ihre drei Linien am unmittelbarsten: 1. die lokalen Interessen und Wünsche, 2. die Rücksicht auf die Ententen, 3. ihre Verknüpfung mit den deutschen Bestrebungen um eine Gesamtverständigung.

Der zweite Versuch einer direkten deutsch-englischen Verständigung war gescheitert. Nicht nur im Hinblick auf eine rasche Regelung des Bagdadbahnproblems selbst war dies bedauerlich, sondern auch deswegen, weil die gütliche Beilegung dieses Streitpunktes sich möglicherweise doch günstig auf die Beziehungen zwischen den beiden Ländern ausgewirkt haben könnte, obschon die Aussichten dafür in Anbetracht der Haltung Greys und des Foreign Office nicht gerade günstig genannt werden konnten. — Andererseits ist bereits dargelegt worden, daß durch die Notwendigkeit einer gleichzeitigen Befriedigung auch der französischen und russischen Wünsche ein allgemeiner Ausgleich vorläufig keine Aussicht auf Verwirklichung gehabt hätte [46].

Nach der Überreichung des deutschen Memorandums am 11. April wurden direkte Verhandlungen zwischen Deutschland und England nicht mehr aufgenommen [47]. Ende Mai schien noch einmal ein Anlauf durch von Gwinner unternommen zu werden [48]. Grey war auch bereit, darauf einzugehen, falls England 55 v. H. an der Golfstrecke und einen „großen Anteil" an der Kontrolle des Hafens von Kueit garantiert würde [49]. Scheinbar hat sich Gwinner, als er von diesen Bedingungen hörte, auf weitere Erörterungen nicht mehr eingelassen.

Nachdem das Foreign Office sich darüber klar geworden war, daß auf dem Wege der unmittelbaren Verhandlungen mit Deutschland keine die englischen Interessen wahrende Regelung der Bagdadbahnfrage zu erzielen war, kehrte es wieder zu der alten Politik des Druckes gegenüber der Türkei zurück. Denn sie war der schwächste Partner in dem Spannungsdreieck Berlin-London-Konstantinopel. Gelang eine Vereinbarung mit der Pforte, so konnten die Deutschen ihre unangenehmen Kompensationswünsche nicht mehr anbringen. Die Aussichten, in der Türkei weiterzukommen, sah man in London nach wie vor recht günstig an [50]. — Weniger optimistisch waren allerdings manche Fachleute wie Botschafter Sir Gerald Lowther und der in Konstantinopel lebende Bankier Sir H. Babington Smith [51].

Selten waren sich alle Beamten des Foreign Office so einig, wie in der neuen Marschroute für die Bagdadbahnpolitik. Unter den Vermerken ist besonders der des Leiters der Ostabteilung, Sir Louis Mallet be-

---

[46] Siehe oben S. 39 f.

[47] Vgl. B. D. VI, 351; Benck. I, 370.

[48] Auszug aus einem Brief Gwinners an Cassel. Mitgeteilt durch den englischen Bankier Sir H. Babington Smith B. D. VI, 370.

[49] B. D. VI, 376 (31. Mai).

[50] So Hardinge an Babington Smith, B. D. VI, 323. Grey zu Benckendorff, Benck. I, 236.

[51] B. D. VI, 322, 339, 341 Anlage, 383. Auch Goschen dachte skeptischer. Ebd. 353.

merkenswert, weil er über die gegenwärtigen Notwendigkeiten hinaus uns einen Blick in die Zukunft freigibt: "I do not think that we should surrender to this ultimatum (gemeint ist das deutsche Memorandum) without a most serious endeavour to obtain from Turkey the Tigris concession. If that policy fails together with the Bagdad - Homs scheme and we find ourselves at the end of our resources so far as Turkey is concerned, then there will be time to consider whether participation in the Bagdad line is so valuable to us, as to induce us to modify our views as to a general understanding. With regard to which, the German Government have frequently been told that it is impossible without a preliminary naval agreement" [52].

England entfaltete in der Türkei also eine fieberhafte Tätigkeit. „In sehr energischer Weise" drängte es, wie angekündigt, auf die Erlangung der Konzession für die Tigrisbahn [53]. Es war dabei, wie man ganz offen den Ententenpartnern erklärte, ihre Ansicht, die Deutschen vor die „vollendete Tatsache" zu stellen [54]. Desgleichen unterstützte London den französischen Bagdad-Homs-Plan [55]. Ferner forderte das Foreign Office auch Rußland auf, sich „ohne Zeitverlust ein Pfand zu sichern", wie etwa die Bahn Teheran-Chanikin oder gar die Konzession für eine Linie von Samsun nach Siwas [56]. Überhaupt legte man englischerseits nach dem Scheitern der Verhandlungen mit Deutschland einen noch gesteigerten Wert auf „engste Solidarität" mit den Ententenpartnern [57]. Selbstverständlich ließ auch Grey durch Lowther in Konstantinopel erklären, daß eine Zustimmung zur Zollerhöhung ohne Berücksichtigung der „berechtigten Ansprüche" Englands nicht in Frage kommen könne [58]. Im Sommer konnte die Downingstreet und vor allem auch Paris ein weiteres Druckmittel zur Anwendung bringen. Der türkische Finanzminister Dschawid Bey hatte nämlich die westlichen Regierungen gebeten, eine große Anleihe für sein Land zu bewilligen. Diese wurde nun dazu benützt, den englischen und französischen Forderungen mehr Nachdruck zu verleihen [59].

Wie schon im vergangenen Jahr war die Position der türkischen Regierung unter dem Ansturm der beiden Mächte wenig günstig. Zwar wollte sie auch jetzt nicht auf die Londoner und Pariser Eisenbahnwünsche eingehen, aber Außenminister Rifaat Pascha verhehlte dem deutschen Geschäftsträger nicht, daß „andererseits ... auf die vier Prozent nicht Verzicht geleistet werden" könne [60].

---

[52] B. D. VI, 343 Vermerk S. 452.

[53] B. D. VI, 342—344, 350—352, 357, 359, 377, 388 (Mitte April—Juni); G. P. 27, 10000, 10003, 10006, 10008; Benck. I, 223, 227 230 f., 240, 247.

[54] B. D. VI, 343 ff.; Benck. I, 159, 192, 223, 225—227, 230 f.

[55] Siehe oben S. 40, Anmerkung 111.

[56] Benck. I, 231; vgl. 249.

[57] Siehe dazu B. D. VI, 347, 349, 351, 358; Benck. I, 239, 260.

[58] B. D. VI, 324, 388; vgl. G. P. 27, 10002 f.; Benck. I, 236, 240.

[59] G. P. 27, 10040 ff.; B. D. VI, 358, 400, S. 527, Nr. 414; ebd. X, I, 33; s. unten S. 56.

[60] G. P. 27, 10006; vgl. 10012; B. D. X, I, 1.

Um einen Ausweg aus dieser unangenehmen Lage zu finden, schlug die ottomanische Regierung im Frühjahr vor, die Golfstrecke unter eigener Regie, als Staatsbahn zu bauen. Aber auch dieser Plan fand in England keinen Gefallen. Übrigens auch nicht bei Marschall, der befürchtete, daß dadurch die „Weltbahn", wie er sich ausdrückte, in seinem Endstück eine unwürdige Form erhalten könnte [61]. Schließlich versuchten die Engländer sogar einen direkten Schlag gegen die Bagdadbahn, indem sie der Türkei Schwierigkeiten hinsichtlich der Bereitstellung von Garantien für die Strecke Helif-Bagdad machten, ja sogar die Abänderung der Bedingungen der Konvention vom März 1903 verlangten [62]. Über diese Obstruktionsversuche war Marschall besonders empört, da England dort keine „lebenswichtigen" Interessen aufweisen könne, folglich diese Haltung von ausgesprochenem „Übelwollen" diktiert sei. „Gegen derartige Dinge gibt es nur eine Remedur", so grollt er in seiner Denkschrift vom 10. Oktober, „das ist der unerschütterliche Entschluß durchzuhalten und die Betätigung dieses Entschlusses durch festes, wenn es sein muß, rücksichtsloses Vorgehen" [62].

Das Jahr 1910 ist in der Geschichte der Bagdadbahn unzweifelhaft das Jahr des härtesten Kampfes. England, im Verein mit seinen Ententegenossen sah sich aus sachlichen wie allgemeinpolitischen Gründen gezwungen, mit reinen Machtmitteln um die Position zu kämpfen, die ihm nach seiner Meinung zukam. Deutschland dagegen war nicht gewillt, seine Stellung als Großmacht auf diesem Felde der Weltpolitik zu räumen, es sei denn, es erhielte die erwünschte Kompensation auf allgemeinpolitischem Gebiet. So war die Lage noch im Herbst 1910. Die Fronten standen sich unerbittlich gegenüber. Kaiser Wilhelm II. sprach geradezu von einem „Wirtschaftskrieg", der mit England und der Entente im Gange sei [63].

Aus dieser Situation heraus erfolgte Mitte Oktober eine deutsche diplomatische Offensive gegen England mit dem Ziel, durch eine „Generalaussprache" diesem unerfreulichen Zustand ein Ende zu bereiten [64]. Aber sie erreichte durch ihre wenig geschickte Form zunächst eher das Gegenteil. Da aber zu gleicher Zeit Deutschland in der Flottenfrage sich etwas nachgiebiger zeigte [65] und zudem Sir Edward Grey sich ungern dem Vorwurf der grundsätzlichen Deutschfeindlichkeit erneut aussetzen wollte [66], kam man sich gegen Ende des Jahres wieder beträchtlich

---

[61] Zum Staatsbahnplan: G. P. 27, 9997, 10002, 10006—10008, 10012, 10014f., 10022, 10024, 10040; B. D. VI, 359. Zur englischen Haltung: B. D. VI, 339, 377, 388; ebd. X, II, 1, 4; zur Haltung Marschalls: G. P. 27, 9997 S. 630 f., 10015 Anlage.

[62] G. P. 27, 10015 Anlage, S. 662; vgl. B. D. VI, 350, 352, 359.

[63] G. P. 28, 10412; vgl. 10413—10415.

[64] G. P. 28, 10415, 10417; B. D. VI, 400ff.

[65] Es handelte sich um die Frage des Nachrichtenaustausches, s. dazu Kessler a. a. O. S. 99 ff., S. 112 ff.; Strigel, a. a. O. S. 38 ff.

[66] Berlin hatte am 13. Oktober der außenpolitischen Führung Greys vorgeworfen, daß sie in allen Fragen, selbst da, wo England kein Interesse habe, auf der gegnerischen Seite zu finden sei. — Diese Anschuldigungen wurden

näher. Eine Auswirkung auf die Bagdadbahn war aber vorläufig noch nicht zu verspüren. Noch war man im Foreign Office der Ansicht, daß die Zeit für einen Handel noch nicht gekommen zu sein scheine [67].

2. *Englands Bagdadbahnpolitik gegenüber der Türkei und gegenüber Deutschland 1910/11.*

Als die englischen Staatsmänner im Frühjahr 1911 die Bilanz ihrer Bagdadbahnpolitik während des vergangenen Jahres zogen, mußten sie sich bekümmert eingestehen, daß sie letzten Endes „purely negative" war [68]. So war bereits seit etwa Juli 1910 der Tigristalbahnplan, auf den man so große Hoffnungen gesetzt hatte, wegen des hartnäckigen Widerstandes der Türkei aus der Debatte verschwunden. Auch die Gebrüder Lynch waren in der Flußschiffahrtsfrage keinen Schritt weitergekommen. Ein weiterer, schwerer Schlag, der allerdings in erster Linie Frankreich traf, war die Gewährung einer großen Anleihe an die Türkei durch ein deutsch-österreichisches Konsortium (9. November 1910) [69]. Denn dadurch waren nicht nur die vielen Bedingungen, die Paris und London mit der Anleihefrage verbunden hatten, hinfällig geworden, sondern Deutschland hatte, wie Ragey meint, die gleiche fruchtbare Vorherrschaft in Konstantinopel wiedererlangt, deren es sich vor dem Sturz Abdul Hamids erfreut hatte [70].

Ein weiterer Erfolg Deutschlands reihte sich bald an. Am 21. März 1911 wurde eine Konvention mit der Türkei abgeschlossen, wonach die Pforte die Garantien für die Strecke von Helif bis Bagdad sicherstellte; ferner eine Zweigbahn von Osmanije nach Alexandrette und den Bau eines Hafens dortselbst konzedierte [71]. Deutschlands Zugeständnis bildete der prinzipielle Verzicht auf den Abschnitt Bagdad-Golf zu Gunsten einer neuen Gesellschaft, an der die deutsche Gruppe Meistbegünstigungsrechte genießen sollte. Dabei wurde besonders hervorgehoben, daß eine Änderung des gegenwärtigen Zustandes, oder mit anderen Worten, der deutsche Verzicht erst dann in Kraft treten sollte, wenn die diesbezüglichen Verhandlungen zu einem positiven und für Deutschland annehmbaren Ergebnis geführt hätten.

---

von Grey dem überwiegend deutschfreundlicher gesinnten Kabinett nicht mitgeteilt! (G. P. 28, 10428).

[67] Aufzeichnung der Ostabteilung im Foreign Office vom 20. Oktober. B. D. VI, S. 527; Vermerke dazu von R. P. Maxwell und Sir A. Nicolson.

[68] Vermerk Parkers B. D. X, I, 664 S. 638; vgl. Hardinge privat an Nicolson ebd. X, II, 25.

[69] G. P. 27, 10039 ff. s. auch dazu Earle S. 224 ff.; Lindow, Freiherr Marschall von Bieberstein als Botschafter in Konstantinopel S. 150 f., 154 ff.; Ragey, S. 98 f.

[70] Ragey S. 99.

[71] Text der Konvention G. P. 27, 10037. Zur Freigabe der Garantien für die Strecke Helif-Bagdad: ebd. 10005, 10016 f., 10021—10024; englische Haltung dazu: B. D. VI, 339, 350, 352, 359, 366; ebd. X, II. 6, 11 f., 23.

Es war für Botschafter von Marschall nicht ganz einfach gewesen, den Kanzler bei der verhältnismäßig günstigen Lage von der Notwendigkeit der Verzichterklärung zu überzeugen. Denn Bethmann Hollweg wollte, seiner alten Auffassung getreu, ein solches Pfand nicht ohne ausreichendes Äquivalent Englands aus der Hand geben [72]. Erst als Marschall nach Berlin drahtete: „Reißt der Faden jetzt ab, so sehe ich nicht, wann und mit welchem Erfolge er bei der geringen Stabilität der hiesigen Verhältnisse wieder aufgenommen werden kann“ [73], gab der Kanzler nach. Er wollte nicht riskieren, das Kompensationsobjekt überhaupt zu verlieren. Als aber die Konvention unter den angegebenen günstigen Bedingungen unterzeichnet war, frohlockte man im Auswärtigen Amt. In einer Aufzeichnung schilderte der Dirigent der Politischen Abteilung Zimmermann für Kiderlen und Bethmann die „immensen Vorteile“: „Irgendein deutsches Recht ist nicht vergeben worden. Keinerlei Zusage ist gemacht. Es ist lediglich die Aussicht auf Verhandlungen eröffnet worden. Dafür, daß Deutschland bei etwaigen Verhandlungen nicht zu kurz kommt, wird schon gesorgt werden.“ Und im Hinblick auf England und Frankreich stellte er fest: „Die Bahn nach Bagdad bedeutet das Scheitern der englischen Hoffnung, Mesopotamien unter ausschließlich englischen Einfluß zu bringen. Sie bedeutet eine Niederlage Frankreichs, das 1903 sich durch Herrn Delcassé verleiten ließ, entgegen dem Wunsche vieler französischer Unternehmer die angebotene Beteiligung an dem deutschen Werke auszuschlagen und eigene französische Unternehmen zu verfolgen“ [73].

Der letzte und vielleicht schwerste Schlag für Englands Position gegenüber der Türkei und Deutschland kam von recht unerwarteter Seite, nämlich von seinem Ententegenossen Rußland, das in der Potsdamer Entrevue vom November 1910 geradezu über Nacht, ohne England und Frankreich davon vorher zu benachrichtigen oder gar um deren Meinung zu fragen, aus der gemeinsamen Front der Oppositionsmächte ausbrach [75].

Es kann hier nicht die Aufgabe sein, die umfassendere Bedeutung des mit der Potsdamer Entrevue verbundenen Versuches von Kider-

[72] G. P. 27, 10027 Randvermerk, 10028.

[73] G. P. 27, 10030.

[74] G. P. 27, 10038; vgl. Helfferich, Georg von Siemens, III, S. 141. Zur französischen Haltung: G. P. 27, 10036 f.; zur englischen Haltung: B. D. X, II, 23. Der englische Fachmann Parker stellte später freimütig fest: Die Konvention bedeutete, “an absolute bar to any scheme of British predominance in the Gulf sections“ in: Quarterly Review. Vol. 228, Okt. 1917, S. 513.

[75] G. P. 27, Kap. 218, B. D. X, I, Kap. 89; Benck. I, 300 f., 308, 312, 315 f.; ebd. II, 319 ff. Mit besonderer Berücksichtigung der Beziehungen zur Bagdadbahnfrage s. Butterfield S. 34 ff.; Lutz, Lord Grey und der Weltkrieg S. 127, Ragey, S. 100; Wolf S. 85 ff. Wolf stellt fest, daß Potsdam für London keine Überraschung bedeutet haben kann, da Verhandlungen über Persien bereits seit einem Jahr mit Wissen und Billigung der englischen Regierung zwischen Deutschland und Rußland im Gange waren (S. 85 Anm. 114). Obwohl er damit recht hat, muß doch festgehalten werden, daß das Ausbrechen Sasonows aus dem Viererplan — und das ist ja das Entscheidende — doch wie ein „Blitz aus heiterem Himmel“ (nach Earle S. 239 f.) gewirkt hat.

lens[76], Rußland von England und Frankreich abzuspalten[77], zu untersuchen. Im Rahmen dieser Arbeit interessiert nur die Auswirkung des Besuches und des am 19. August 1911 unterzeichneten Abkommens auf die Bagdadbahnfrage. Während von Kiderlen mit seinen größeren Zielen Schiffbruch erlitt — der britische Botschafter in Petersburg, Sir G. Buchanan meinte, das Ergebnis "has fallen very flat"[78] — wirkte in der Frage der Bagdadbahn, wie Wolf sich ausdrückt, die Übereinkunft als "the first breach in the wall of Entente solidarity against the Bagdad railroad" und "emphasized Germany's strategic position as possessor of the concession"[79]. Rußland hatte sich gegen die Anerkennung seines Einflusses in Nordpersien verpflichtet, keinerlei Widerstand gegen die Vollendung der Bagdadbahn zu leisten, und es hatte weiterhin zugestanden, die von Deutschland zu bauende Linie von Bagdad nach Chanikin selbst bis nach Teheran weiterzuführen oder sie an eine Gesellschaft zu vergeben, wobei Deutschland ebenfalls Anteile garantiert wurden. Auch die Frist für den Beginn des Baues war festgelegt.

Was konnte es bei diesen Bedingungen England nützen, wenn der stellvertretende russische Außenminister Neratow beteuerte, der russischen Regierung sei es auch weiterhin unbenommen, mit England auf mannigfache Art zusammenzuarbeiten und ihm indirekt Beistand zu leisten[80]. Neratow meinte damit in erster Linie ein Zusammengehen in bezug auf die Golfstrecke, obwohl Rußland in dem Abkommen vom 19. August 1911 eine Verpflichtung für die gesamte Linie bis zum Persischen Golf auf sich genommen hatte. (Er, sowie Sasonow hatten nämlich vorher an der Auslegung festhalten wollen, die „Bagdadbahn" umfasse nur die Strecke von Konia bis nach Bagdad!) Trotz der an und für sich klaren Sachlage hielt Neratow auch nach dem 19. August gegenüber den Briten seine alte Meinung aufrecht — wahrscheinlich nur, um diesen seinen letzten Rückzieher vor den Deutschen zu vertuschen. Doch sei dem, wie es sei. England konnte an der „freien Hand" Rußlands hinsichtlich der Golfstrecke nur recht wenig gelegen sein. Wichtiger war schon die Zusicherung, daß die russische Zustimmung zur türkischen Zollerhöhung von dem Abkommen in keiner Weise berührt werde, was auch durch den deutschen Botschafter in Petersburg Graf Pourtalès anerkannt wurde[81]. Aber trotz alledem empfanden doch die britischen Diplomaten nur zu deutlich, daß ihre „Stellung bei künftigen Verhandlungen über die Bagdadbahn als ganzes genommen jetzt bedeutend ge-

---

[76] Kiderlen war nach dem Abgange von Schoens am 27. Juni 1910 Staatssekretär des Auswärtigen geworden.

[77] Siehe dazu am besten G. P. 27, 10167 (Privatbrief an Graf Pourtalès in Petersburg vom 2. Dezember 1910).

[78] B. D. X, I, 744, S. 718.

[79] Wolf, S. 87; vgl. Lutz a. a. O. S. 127; Ragey S. 101.

[80] B. D. X, I, 741; vgl. 740, 744.

[81] B. D. X, I, 620, Nachschrift, 639, 653, 657, 659, S. 631, 666, 725—730, 734 f., 739, 742.

schwächt sei“ [82]. Ihre Kritik an dem Vorgehen Sasonows ließ daher oft genug an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig [83].

Noch bedenklicher sah die gesamte Situation für London dadurch aus, daß zwischen Petersburg und Paris gerade zu dieser Zeit keineswegs ein erfreuliches Verhältnis herrschte. Denn nicht nur, daß Frankreich über die russische Politik von Potsdam äußerst aufgebracht war, es stießen auch die Interessen beider Länder im nördlichen Kleinasien [84] und in China [85] heftig aufeinander.

Überblicken wir im ganzen die Lage, in der sich England hinsichtlich seiner Bagdadbahnpolitik im Frühjahr 1911 befand, so schien es eigentlich nahe an den Punkt angelangt zu sein, von dem Sir Louis Mallet im Jahre vorher gesagt hatte, daß er England veranlassen würde, zu erwägen, ob Verhandlungen mit Deutschland aufzunehmen seien. Aber daran dachte im Foreign Office noch niemand. Im Gegenteil, der Junior Clerk in der Ostabteilung und Fachmann für die Bagdadbahn Alwyn Parker befürwortete, obwohl er auch der Ansicht war, daß es denkbar sei, daß England auf jeden Fall eine verlorene Partie spiele, ein ausschließlich aktives Vorgehen Englands und keine negative und abwartende Politik [86].

Eine der wichtigsten Sorgen galt zunächst der erneuten Bindung Rußlands an das Gefüge der Tripleentente. Immer wieder griff deshalb die Downingstreet in die noch laufenden deutsch-russischen Verhandlungen beratend, bremsend, dann wieder den russischen Widerstand aktivierend, manchmal sogar drohend ein, um Sasonow vor einer weiteren „Übertölpelung“ durch die Deutschen zu bewahren. — Dennoch legte Sir Edward Grey Wert darauf, daß Rußland von seinen bereits eingegangenen Verpflichtungen nicht zurücktrat, weil dies eine unnötige Spannung zwischen den Mächten hervorgerufen hätte. — Nicht umsonst machte London gerade jetzt gewisse Zugeständnisse in der Frage einer Bahnverbindung von Rußland quer durch Persien mit Indien [87].

Von entscheidender Bedeutung war jedoch Englands Rücksichtnahme in einem anderen Punkt: Anfang April hatte der stellvertretende

---

[82] Grey zu Benckendorff, Benck. II, (17. Januar 1911); vgl. B. D. X, I, 653. Siehe auch das Urteil von J. L. Garvin: „England is isolated at that point of her policy, and must defend her interests henceforth solely by her own energy and resources.“ “From Reval to Potsdam” in: The Fortnightly Review, 89, Januar 1911 S. 191 ff.

[83] Sie setzte erst gegen Mitte Dezember 1910 ein, als Näheres über die Sasonow'sche Nachgiebigkeit bekannt wurde. B. D. X, I, 618—620, 623, 628—631, 635, 637, 640, 644, 653—658, 678 u. a.; zu dem Abkommen vom 19. August 1911: ebd. 741—744. Die englische Kritik blieb aber mehr im Sachlichen und steigerte sich nicht so sehr zu der Angst, die man in Paris vor einem Abgleiten Rußlands in die deutsche Bahn hatte.

[84] G. P. 27, 10015 Anlage S. 568; ebd. 31, 11497 ff.; B. D. X II, 10, 24; siehe Ragey S. 105 f.; Stieve, Iswolsky und der Weltkrieg, S. 17 f.

[85] Stieve a. a. O. S. 19.

[86] B. D. X, I, 664 Vermerk.

[87] Siehe besonders: B. D. X, I, 720, 722 f., 731—738; Benck. II, 329.

Außenminister Neratow [88] London und Paris mitgeteilt, daß sich auch Rußland an der Golfstrecke der Bagdadbahn beteiligen wolle. Buchanan berichtet, er hätte dies „repentant of the errors of Sazonow", lediglich getan „to rectify this and to show that the Triple Entente is still vigorous" [89]. So erfreulich die Motive Neratows sein mochten, sachlich gesehen konnte der Vorschlag in London allerdings kaum begeistern. Sir Edward Grey machte auch aus seiner Einstellung gegenüber Cambon und Benckendorff zunächst kein Hehl. Er wünsche keine fremde Beteiligung außer der Englands und Deutschlands, so sagte er den Botschaftern. Rußland sei zudem nach den Potsdamer Abmachungen durch Berlin bereits entschädigt, und Frankreich könne jederzeit seine Bahnwünsche zur Geltung bringen [90]. Sein Unwille über das plötzliche russische Interesse, die Einheit des Dreiverbandes gerade in diesem Punkte der Welt zu demonstrieren, legte sich aber bald, denn die Beamten des Foreign Office, an ihrer Spitze Norman und natürlich auch Mallet und Nicolson warnten ernstlich davor, Rußland jetzt zurückzustoßen. Davon würde nur Deutschland den Vorteil haben. Außerdem — und nun machte man aus der Not eine Tugend — besäße bei einer Verteilung von je 20% für die fünf Mächte die Tripleentente mit 60% die absolute Majorität. Vor diesen Argumenten wich nun Grey zurück, und so wurde Rußland in den Kreis der zu beteiligenden Nationen aufgenommen. England hatte also, wie schon in den Jahren 1906—1908, um seiner Ententenpolitik willen nicht nur seine eigenen Interessen zurückgestellt, sondern es hatte damit auch eine Verständigung mit Deutschland und der Türkei bis auf weiteres praktisch unmöglich gemacht. Denn selbst Nicolson war sich von vornherein darüber im Klaren, daß die Aufnahme Rußlands bei den Türken auf schärfsten Widerstand stoßen würde [91].

Damit waren aber die englischen Aktionen noch nicht abgeschlossen. Als Ende Januar 1911 Sasonow gegenüber Buchanan England zum Erwerb einer Bahnkonzession für die Linie Mohammere—Chanikin ermunterte [92], bog das Foreign Office diesen Vorschlag sofort auf das alte englische Projekt einer Bahn von Mohammere nach Chorremabad und weiter nach Norden um [93]. Man versprach sich von einer solchen Konzession, wie schon im Jahre 1908, eine günstige Rückwirkung auf die englische Stellung bei etwaigen Bagdadbahnverhandlungen mit Deutschland. Eine solche Linie würde zwar den Bau der Bagdadbahn nicht verhindern, so legte Parker dar, aber England könne, falls Deutschland

[88] Sasonow mußte sich krankheitshalber vom Februar bis Dezember 1911 von den Geschäften zurückziehen.

[89] B. D. X, I, 715—718.

[90] B. D. X, I, 716 f. (6./10. April).

[91] B. D. X, I, 715.

[92] B. D. X, I, 659; vgl. 697, 699 f., 706; Rußland pries das Projekt damit an, daß es sich für die Verlängerung der Bagdadbahn über Bagdad hinaus als „fatal" erweisen dürfte (B. D. X, I, 659, S. 631), ja daß ihr dadurch "would strike a death-blow"! (ebd. 699, S. 677).

[93] B. D. X, I, 659, 664 Vermerke von Parker, 692, 697, 703 f., 706—714; Benck. II, 369, 371, 377, 380, 384, 387 f., 393.

nicht nachgiebig sei, den gesamten Persienhandel von 750 000 Pfund über Chorremabad und Mohammere statt über Bagdad lenken. Der englische Plan hätte, wenn er zur Ausführung gelangt wäre [94], unzweifelhaft eine wirksame Waffe Londons für irgendwelche deutsch-englische Verhandlungen gebildet.

Die größte Aufmerksamkeit richtete das Foreign Office aber verständlicherweise auf die Türkei. Diese kam ihm zu seiner Überraschung auf halbem Wege entgegen, da sie von sich aus um Eröffnung von Verhandlungen bat [95]. Der Anlaß hierzu war, wie Außenminister Rifaat Pascha verlauten ließ, die Besorgnisse seiner Regierung über die zwischen Deutschland und Rußland im Gang befindlichen Verhandlungen [96]. Der eigentliche Grund war aber wohl mehr der Wunsch, Englands Zustimmung zu dem türkischen Vorschlag einer neu zu gründenden Gesellschaft für den Bau der Strecke Bagdad—Golf zu erhalten. Also für den Plan, der die Grundlage für die deutsch-türkische Konvention vom 21. März bildete. Die Verteilung der Kapitalien dachten sich die Türken so, daß sie für sich selbst 40% behielten, während Deutschland, England und Frankreich je 20% erhalten sollten. Aber darüber hinaus wünschte die ottomanische Regierung auch endlich die Frage der Souveränität über Kueit geklärt zu wissen [97].

Die Downingstreet ging auf die türkische Anregung gern ein, zumal sie recht mißtrauisch die deutsch-türkischen Verhandlungen verfolgte, in der Furcht, sie könnte eine gleiche, unliebsame Überraschung erleben wie in Potsdam durch Rußland. Was sollten auch Verhandlungen mit Deutschland, so fragte man sich nunmehr im Foreign Office? „If we do get satisfaction out of the Turks as regards our position in the Gulf", legte Sir. E. A. Crowe in einem Vermerk dar, dem sich neben Maxwell und Nicolson auch Grey anschloß, „we shall gain practically nothing by any agreement with Germany" [98]. So überraschend die Tatsache auch ist: das Foreign Office, einschließlich Grey, sahen von nun an nicht mehr den Ausgleich mit Deutschland als die erste und wichtigste Etappe zu einer Gesamtverständigung über die Bagdadbahn an, sondern die Auseinandersetzung mit der Türkei.

Dieser grundlegende Wandel der englischen Bagdadbahnpolitik — für die Türkei war er erst nach etwa einem Jahr, für Deutschland sogar erst nach zwei Jahren erkennbar — hat seine Wurzel offenkundig in

[94] Am 29. März gab Grey dem englischen Botschafter in Teheran die Anweisung, bei der persischen Regierung um eine solche Linie nachzusuchen (B. D. X, I, 713; Benck. II, 384). Knapp einen Monat später erfolgte jedoch durch diese ein ablehnender Bescheid (ebd. 714 Fußnote; Benck. II, 393). Auch die russische Regierung war, wie schon im Jahre 1908, über den englischen Plan wenig erfreut gewesen.

[95] B. D. X, II, 6; G. P. 27, 10021, 10024.

[96] B. D. X, II, 8; vgl. G. P. 27, 10202—10207; Belg. Dok. IV, 98.

[97] B. D. X, II, 6 f., 9, 12, 14 f., 20, 23, 25, 36, 38; G. P. 27, 10022 10026, 10029, 10033 f.; ebd. 31, 11465, 11470, 11474.

[98] B. D. X, II, 23 (27. März); vgl. auch den Vermerk von Parker und Mallet ebd. X, I, 664; s. ferner G. P. 27, 10018.

dem Eingeständnis, daß die britische Bagdadbahnpolitik „rein negativ" war. Es war die Zeit gekommen, wo die englischen Politiker sich ganz nüchtern auf die eigentlichen und wirklich entscheidenden Interessen besinnen mußten. Und diese lagen nur am Golf selbst. Die Herrschaft am Golf war lebenswichtig. Die Herrschaft in Mesopotamien aber nur wünschenswert. Eine günstige Regelung der Golffrage im allgemeinen sei wichtiger, so hatte es weiter in dem oben zitierten Vermerk von Crowe geheißen, als eine Einigung über den genauen Anteil britischer Beteiligung an der Bahn. Die besonderen Bestrebungen Englands hätten sich daher auf Kueit zu richten. „This lever is available as against Turkey, and it is from Turkey that we want a satisfactory arrangement respecting the position at Koweit and generally on the littoral of the Gulf."

Ein weiteres Eingeständnis der britischen Schwäche bedeutet die Tatsache, daß England nunmehr die Forderung stellte, die Bagdadbahn solle nicht bis zum Golf geführt werden, sondern bereits in Basra ihren Endpunkt finden [99]. Noch am 29. Juli 1910 hatte man ausdrücklich diesen Ort zugunsten Kueits abgelehnt, weil er offensichtlich nicht als maritime Endstation einer transkontinentalen Bahn geeignet sei [100].

Wenn auch London von nun an sein Hauptaugenmerk auf die britische Stellung am Persischen Golf richtete, so besagte das noch nicht, daß es seine Ansprüche auf den Südabschnitt der Bagdadbahn aufgegeben hatte. Immerhin begann man auch hier bedeutend bescheidener zu werden. — Dies ist allerdings nur aus den für den internen Verkehr bestimmten Vermerken der Beamten des Foreign Office zu entnehmen. — So empfahl der bestimmt nur vom sachlichen Standpunkt ausgehende Alwyn Parker die Annahme des neuen türkischen Planes mit seinem Verteilungsschlüssel von 40% für die Pforte und je 20% für die drei Mächte, vorbehaltlich gewisser finanzieller Zusicherungen und einer befriedigenden Übereinkunft betreffs Kueit [101]. Und selbst Mallet lehnte den türkischen Plan nicht von vornherein ab [101]. Anfang Mai wurde er jedoch endgültig zurückgestellt, da, wie wir wissen, Rußland als fünfte Macht in den Kreis der an der Golfstrecke zu beteiligenden Nationen aufgenommen werden sollte. Durch diese aus überwiegend allgemeinpolitischen Erwägungen getroffene Maßnahme wurde der mesopotamische Teilabschnitt nun doch wieder, wie schon in den vergangenen Jahren, zum wesentlichsten Hinderungsgrund für eine Bagdadbahnverständigung.

Am 29. Juli 1911 wurden die englischen Gegenvorschläge in Form eines Memorandums dem türkischen Botschafter überreicht [102]. War allein schon die Beteiligung Rußlands für die Türkei unannehmbar, so waren auch die übrigen Forderungen Englands so hart, daß die ottoma-

---

[99] B. D. X, II, 34; vgl. G. P. 31, 11470. Zu Basra als Endpunkt s. B. D. X, II, 38.

[100] B. D. VI, 388, S. 504, vgl. S. 503 Fußnote, Nr. 318.

[101] B. D. X, II, 12, 15, Vermerke.

[102] B. D. X, II, 34.

nische Regierung es ablehnte, überhaupt darauf einzugehen. Erst im November wurden Besprechungen wieder aufgenommen, die sich aber wegen des inzwischen ausgebrochenen türkisch-italienischen Konfliktes hinzogen, ohne zu einem positiven Ergebnis zu gelangen [103].

Die deutsch-englischen Beziehungen hatten sich, wie wir erfahren haben, gegen Ende des Jahres 1910 wieder beträchtlich gebessert. Und zwar in einem solchen Maße, daß Metternich nach Berlin berichten konnte, Grey habe „den Wunsch der Annäherung ... nie so deutlich zu erkennen gegeben, wie jetzt" [104]. Diese etwas überraschende Entwicklung der englischen Politik hielt auch weiterhin an. So gab Sir Edward Grey am 13. März 1911 sogar vor dem Unterhaus deutlich zu verstehen, wie sehr ihm an einer Besserung des deutsch-englischen Verhältnisses gelegen sei, was in deutschen politischen Kreisen dankbar quittiert wurde [105]. Die Hintergründe dieses offensichtlichen positiven Wandels sind aus den Akten unschwer zu erkennen: 1. War es das deutsche Entgegenkommen hinsichtlich des Austausches von Informationen für den Flottenbau und 2. wurde Grey durch eine Gruppe seiner Kabinettskollegen zu dieser Politik geradezu genötigt.

Das Kabinett hatte bereits im August 1910 eingegriffen, als Sir Edward Grey und das Foreign Office die deutschen Annäherungswünsche sehr dilatorisch behandelten [106]. Der Druck hatte sich allmählich immer weiter verstärkt und führte schließlich Mitte Februar 1911 zur Gründung eines „Cabinet Committee". Ihm gehörten neben dem Premier Asquith und Grey die „Gladstonianer" Lord Morley, Lloyd George, Crewe und Runciman an [107]. Daß ihr Einfluß auf die Gestaltung der englischen Außenpolitik durchaus nicht unbedeutend war, zeigt die tiefe Besorgnis Sir A. Nicolsons, der er in einem Privatbrief an seinen Gesinnungsgenossen Sir Charles Hardinge ganz offen Ausdruck verlieh. Er fürchtete, so schrieb er in dem Brief, es gäbe im Kabinett Mitglieder „who desire to come to what they term a „friendly understanding" with Germany at almost any cost". Ihn bedrückte besonders, noch weiter melden zu müssen, daß es zweifellos in der radikalen Partei Gruppen gäbe, die in diesem Punkte „still more emphatic" seien [107].

Durch das Auftreten des Kabinettsausschusses trat die Frage einer politischen Verständigung wieder mehr in den Vordergrund. Es wäre jedoch verfehlt anzunehmen, daß die deutschfreundlicheren Minister bereit waren, ein Neutralitätsabkommen mit Deutschland abzuschließen

---

[103] G. P. 31, 11071—11076, 11078—11080; B. D. X, II, 36, 38 f.

[104] G. P. 28, 10427; vgl. B. D. VI, 425 (16. Dezember). Über die deutsch-englischen Verhandlungen dieser Zeit siehe Kessler a. a. O. S. 133 ff.

[105] B. D. VI, 452 f.; G. P. 27, 10032, 10034; ebd. 28, 10435; Belg. Dok. IV, 104, Benck. II, 375; Tirpitz, S. 185; Hammann, Deutsche Weltpolitik, S. 98 f.; Cook, How Britain strove for peace, S. 34.

[106] B. D. VI, 391; s. dazu Boveri a. a. O. S. 38; Sontag, European Diplomatic History, 1871—1932 S. 142.

[107] B. D. VI, 440; vgl. 434 Vermerk Nicolsons. Über den Kabinettsausschuß siehe die Hrsg. B. D. X, I, S. IX; ferner Lord Carnock S. 332 ff.; Trevelyan, Sir Edward Grey, S. 141 ff.; Kessler, a. a. O. S. 138 ff.; Boveri, a. a. O. S. 38 ff.

oder in eine Formel für ein politisches Abkommen einzuwilligen, die die Ententen mit Frankreich und Rußland gefährdet haben würde. Wohl aber wünschten sie einen Ausgleich über alle schwebenden Streitfragen mit Deutschland nach Art der bisher abgeschlossenen Ententen und selbstverständlich auch ein Flottenabkommen. Am 16. Februar sprach in diesem Sinne Grey zu Metternich [108]. Einige Wochen darauf, am 8. März, wurde der deutschen Regierung ein Memorandum überreicht, welches in der zuvorkommendsten Form diesen Gedanken ausdrückte: Die deutsche Regierung müsse verstehen, daß England nicht über die in seinen Ententen niedergelegten politischen Vereinbarungen hinausgehen könne. Trotzdem diese keinerlei allgemeinpolitische Formeln in sich schlössen, hätten sie doch ausgereicht, zwischen den beteiligten Nationen allmählich Beziehungen der Freundschaft und des Vertrauens sich entwickeln zu lassen. Auch mit Deutschland wünsche England aufrichtig die besten Beziehungen. „With this object His Majesty's Goverment think that an endeavour to come to an agreement upon certain specific questions should form part of the negotiations." So z. B. über die Bagdadbahn, wobei englischerseits in keiner Weise der Wunsch bestehe, die Rechte der Türkei oder der deutschen Konzessionsinhaber zu ignorieren. Desgleichen könne ein Übereinkommen über die Eisenbahnen in Persien erreicht werden [109].

England hatte mit diesem Entgegenkommen scheinbar einen großen Schritt vorwärts getan. Der Gedanke einer gleichen Verständigung wie mit Frankreich und Rußland, also eine Entente, war noch vor einem Jahr fast unvorstellbar gewesen. Nur fragte es sich, und das ist bei dem unverbindlichen Charakter einer Entente das entscheidende Moment, ob England auch tatsächlich gewillt war, die Verständigung über gewisse Sonderfragen als Ausgangspunkt einer wirklichen Annäherung an Deutschland zu betrachten! Von dem zu diesem Zweck ins Leben gerufenen Kabinettsausschuß dürfen wir es wohl mit Sicherheit annehmen. Wie standen aber die eigentlichen Gestalter der britischen Außenpolitik, das Foreign Office und Sir Edward Grey dazu?

Über die Einstellung des Foreign Office sind wir durch die Akten, sowie auch durch die Biographie H. Nicolsons über seinen Vater genügend unterrichtet. Der überwiegende Teil der Beamten, wie übrigens auch der wichtigsten Botschafter sah die Entwicklung der englischen Außenpolitik nach der deutschfreundlicheren Seite mit sehr gemischten Gefühlen. Das geht auch aus der oben zitierten Stellungnahme des Unterstaatssekretärs zu dem Kabinettsausschuß hervor [110].

Ungeklärter ist jedoch die Stellung Sir Edward Greys. Aus seinem Mund kamen all die freundlichen Worte und Anerbieten dieser Monate. Von ihm wissen wir, daß er an und für sich ein gutes Verhältnis zu Deutschland für erstrebenswert hielt. Und doch haben wir nicht wegzu-

---

[108] B. D. VI, 439; vgl. G. P. 28, 10431.

[109] B. D. VI, 444 und Anlage; G. P. 28, 10439 Anlage; vgl. 10433; B. D. VI, 461 Nivolson an Hardinge (19. April).

[110] Vgl. B. D. VI, 442, Vermerke; 456 f., 460, 462, 464.

leugnende Beweise dafür, daß er in diesen Monaten innerlich mehr nach der Seite des Foreign Office tendierte als nach der des deutschfreundlicheren Teils des Kabinettsausschusses.

Wir wissen durch Nicolson, daß in dem Ausschuß sich zwei Parteien gegenüberstanden [111]. Und da wir über die Anschauungen eines Lloyd George [112], eines Crewe, eines Runciman wie auch über Lord Morley genügend informiert sind [113], können diejenigen, welche bezüglich des Entgegenkommens in politischer Hinsicht immer bremsten, nur Asquith und Grey gewesen sein, wobei möglicherweise Morley zwischen den beiden Gruppen vermittelt hat. Zudem schrieb Nicolson in dem schon erwähnten Brief an Hardinge: „Grey is perfectly sound on the whole matter“ [111].

Könnte man trotzdem immer noch skeptisch sein, so läßt die Haltung Sir Edwards in der Bagdadbahnfrage gegenüber Deutschland und der Türkei kaum mehr einen Zweifel übrig. Wir brauchen uns nur daran zu erinnern, daß Grey, sich voll mit den Ansichten des Foreign Office identifizierend, direkte Verhandlungen mit Deutschland zurückstellte [114]. Dies war Ende März, also gerade in der Zeit, wo er immer wieder gegenüber Metternich von einer Verständigung über die Bagdadbahn sprach! Oder daß er um der Freundschaft mit Petersburg willen sogar gegen britisches Interesse Rußland mit 20 v. H. an der Golfstrecke beteiligte und damit eine Verständigung unmöglich machte [115]. Oder an den dem Gedanken einer Entente wenig förderlichen Vorschlag zum Bau einer Konkurrenzbahn von Mohammere nach Chorremabad. Aus alledem ergibt sich, daß Sir Edward Grey sowohl Deutschland wie seinem eigenen Kabinett gegenüber keine ganz klare und saubere Politik getrieben hat. Indem er Deutschland eine Entente wie mit Frankreich und Rußland in Aussicht stellte, gedachte er lediglich, sowohl die eigene Kabinetts- und Parlamentsopposition wie auch Deutschland zu beruhigen. Dieses umsomehr, als, wie bereits erwähnt, seine Politik im vergangenen Herbst von Berlin wegen ihrer fast grundsätzlichen Gegnerschaft zu Deutschland heftig angegriffen worden war. Unsere Vermutung erhält durch einen Brief Nicolsons an den Botschafter Buchanan eine bedeutsame Stütze. In ihm heißt es an einer Stelle: „I do not for one moment myself believe that these discussions will ever come to any result, but it was im-

---

[111] B. V. VI, 440.

[112] Seine berühmte Mansion House-Rede einige Monate später ist ein plötzliches Abgleiten von seiner gewohnten Haltung; ebenso wie er bei Ausbruch des Krieges innerhalb weniger Stunden von der Friedenspartei zur Kriegspartei hinüberwechselte.

[113] Sie zählten auch in der Julikrise zu der Gruppe, die gegen eine Beteiligung Englands am Kriege stimmte. Siehe Lord Morleys Memorandum on Resignation in: Berl. Mhfte. 1929 S. 1—17. Vgl. Oncken, Greys Kampf um den Eintritt in den Weltkrieg, in: Nation und Geschichte, S. 462 ff.; Anrich, Englands Politik in der Julikrise, S. 111 ff.

[114] Siehe oben S. 61 Anmerkung 98.

[115] Die Entscheidung darüber fiel in den ersten Tagen des Mai, also noch vor der Überreichung des deutschen Memorandums vom 9. Mai (s. unten S. 66 f.) vgl. B. D. X, II, 26.

possible for us to leave the Chancellor's overture unanswered" [116]. Dieser Satz des Unterstaatssekretärs paßt besser zu der englischen Bagdadbahnpolitik gegenüber Deutschland als zu den Beteuerungen Sir Edward Greys, daß eine Entente mit dem Reich ihren Ausgangspunkt in der Bagdadbahnfrage finden könne.

Neben dem Wunsch, Deutschland und der Opposition in England den Wind zu irgendwelchen Vorwürfen aus den Segeln zu nehmen, hatte die Downingstreet mit der Betonung der politischen Seite einer Bagdadbahnverständigung unzweifelhaft noch andere Absichten. Einmal wollte sie, wie schon im März des vergangenen Jahres, die für sie unangenehmen deutschen Wünsche auf ein weitgehendes allgemeinpolitisches Abkommen auf das ungefährlichere und unverbindlichere Gebiet eines peripheren Ausgleiches ablenken, zum anderen die deutsche Regierung veranlassen, von sich aus in der Bagdadbahnangelegenheit an England heranzutreten, und sie durch die Eröffnung von günstigen Perspektiven womöglich nachgiebig zu stimmen. Denn wenn auch die englischen Staatsmänner es ablehnten, selbst die Initiative zu Verhandlungen zu ergreifen, so besagte das noch nicht, daß sie einen deutschen Schritt zurückgewiesen hätten. Ihre ganze Taktik war ja nichts anderes, als Deutschland zu bluffen, es die Schwäche der englischen Position und den allmählich gegenüber der Türkei sich anbahnenden Wandel nicht merken zu lassen. Wenn Deutschland Verhandlungen begann, dann konnte London immer auftrumpfen. Und gerade weil die englischen Politiker auf den Erfolg dieser Politik hofften, dachten sie nicht daran, Berlin auch sachlich in irgendeiner Weise entgegenzukommen. Von England war also hinsichtlich einer politischen Verständigung genau so wenig zu erwarten wie in den vergangenen Jahren.

Wie stand es nun um die deutsche Politik? Eine Aufzeichnung Bethmann Hollwegs vom 5. April 1911 gibt die beste Aufklärung [117]. In ihr lehnt der Kanzler den englischen Gedanken eines Schiedsgerichtsvertrages mit Deutschland zugunsten eines Neutralitätsabkommens ab. Bethmann sah ganz klar die Wurzeln des deutsch-englischen Mißverhältnisses und zog daraus auch konsequent die sich für Deutschland ergebende Notwendigkeit. Aber wußte er nicht, daß England nie eine derartige Bindung eingehen würde? Hatte er nichts aus den vergangenen anderthalb Jahren deutsch-englischer Annäherungsbemühungen gelernt? Mochten der Kanzler und Kiderlen die Form auch noch so vorsichtig wählen, ja mochten sie auch auf einen weiteren Gedanken Greys bereitwillig eingehen, nämlich, daß in ein politisches Abkommen auch Frankreich und Rußland einbezogen werden könnten, die Wiederholung der alten Forderung nach einem Neutralitätsabkommen genügte, um jede Einigung von vornherein aussichtslos zu machen. Dazu kam, daß man auch diesmal nur sehr wenig England als Gegengeschenk anzubieten hatte. Eigentlich sogar noch weniger als im Jahre 1909/10. Denn

---

[116] B. D. VI, 450 (Sperrung vom Verfasser).
[117] G. P. 28, 10441.

seit dem Herbst 1910 war es dem Reichsmarineamt gelungen, den Gedanken eines Flottenagreements auf das nach seiner Ansicht ungefährliche Maß zu beschränken [118]. Es war darüber, wie schon so oft, zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen der politischen Leitung und dem Reichsmarineamt gekommen, zumal Admiral von Tirpitz von einem politischen Abkommen mit England grundsätzlich nichts hielt. Schließlich schloß man einen Kompromiß. Das Auswärtige Amt setzte seine politischen Wünsche durch, Tirpitz die marinetechnischen. Befriedigt von dieser „Lösung" konnte allein der Kaiser sein. Denn er war der einzige deutsche Staatsmann, der beide Dinge für vereinbar hielt: Neutralitätsabkommen auf der einen Seite und Aufrechterhaltung der deutschen Flottenpolitik andererseits. Das Ergebnis der Berliner Beratungen wurde schließlich in einem Memorandum zusammengefaßt und am 9. Mai dem englischen Botschafter übergeben [119].

Es interessiert uns nun zu erfahren, welche Stellung die Reichsregierung in diesem Zeitpunkt bezüglich der Spezialfragen einnahm. Mit einem gewissen Erstaunen bemerken wir, daß die deutsche Note vom 9. Mai weder das Thema Persien noch die Bagdadbahn erwähnt. Es scheint, als wenn das Auswärtige Amt ein Eingehen auf diese Fragen nicht für notwendig hielt, da es genau wußte, daß sich hier nichts gegenüber der Situation von 1909/10 — wenigstens nicht nach außen hin — geändert hatte, höchstens daß die Position Deutschlands sich bedeutend gebessert hatte. Daß man in Berlin jedoch auch hier noch immer auf den alten Forderungen bestand, geht aus der Anweisung vom 10. Mai an Metternich hervor, wo Bethmann Hollweg schrieb: „Die Regelung beider Fragen hat lediglich vom englischen Standpunkt Interesse. Wir sind in beiden Fällen die beati possidentes ... Der englischen Regierung muß es überlassen bleiben, mit den Wünschen, die sie in beiden Fragen hegt, an uns heranzutreten. Wir werden gern bereit sein, diesen Wünschen entgegenzukommen, wenn wir unsererseits dafür Entgegenkommen bei der englischen Regierung in Fragen finden, bei denen ein deutsches Interesse vorliegt." Aus den folgenden Sätzen des Erlasses geht eindeutig hervor, daß mit dem deutschen Interesse nichts anderes als das allgemeinpolitische Abkommen gemeint war.

---

[118] Es handelt sich dabei um die Frage einer Rüstungsverlangsamung. Das Auswärtige Amt hatte im Herbst 1910 von sich aus dieses Thema erneut aufgegriffen. London war darauf zunächst nicht ernsthaft eingegangen. (Kessler S. 152 beweist, daß die Gruppe um Crowe im Foreign Office nicht nur gegen ein politisches Abkommen mit Deutschland war, sondern auch gegen die Verständigung über die Herabsetzung der Rüstungen schlechthin.) Nunmehr, im Frühjahr 1911 hatte Türpitz seinen Willen wieder durchdrücken können, indem das bisherige deutsche Angebot einer Verlangsamung des deutschen Flottenbautempos im Hinblick auf die vom Jahre 1912 an gültige Baurate fallengelassen wurde. Tirpitz wollte nämlich unter keinen Umständen eine Festlegung Deutschlands auf das Zweiertempo. (Durch die Novelle des Jahres 1909 hätten eigentlich von 1912—1918 nur je zwei Schiffe jährlich aufgelegt werden dürfen.) Siehe dazu Kessler S. 99 ff.; Strigel a. a. O. S. 45 ff.

[119] G. P. 28, 10442 f.; B. D. VI, 462, 464 Anlage.

Die Reaktion Londons auf das deutsche Memorandum unterschied sich kaum von der im April vergangenen Jahres [120]. In empörten und wiederum oft gehässigen Vermerken gaben die Beamten des Foreign Office ihrer Meinung Ausdruck [121]. Für sie war das deutsche Vorgehen nichts anderes als eine hinterlistige Falle, die nur den Zweck habe, England die Hände zu binden, um Europa besser beherrschen zu können. Obwohl Grey wie immer, sich jeder Polemik enthielt, zeigen auch seine Vermerke, daß er das Mißtrauen seiner Untergebenen durchaus teilte. Auch für ihn kam selbstverständlich ein Eingehen auf die deutschen Wünsche nicht in Frage. Um aber auch den Kabinettsausschuß wie das gesamte Kabinett hinter sich zu bringen, ließ er durch Crowe ein Memorandum über die Geschichte der deutsch-englischen Verhandlungen ausarbeiten. Damit es seine Wirkung auch auf die deutschfreundlicheren Minister nicht verfehlte, ordnete er an, daß es zu halten sei „quite dispassionate bringing out the facts only" [122].

Zu einer Antwort Englands auf das deutsche Memorandum ist es infolge der Agadirkrise nicht gekommen, obwohl die Verhandlungen über den Nachrichtenaustausch zunächst noch fortgeführt wurden.

Während auf deutscher Seite sowohl Bethmann wie Kiderlen irrtümlicherweise noch mit den „ausgezeichneten Beziehungen" zu England rechnen zu können glaubten [123], war die Stellung der Downingstreet von vornherein und mit aller Konsequenz auf Seiten Frankreichs. Die englische Politik in diesen kritischen Monaten ist geradezu ein Schulbeispiel für die allgemeine Tendenz, die sie bereits seit Jahren kennzeichnete, nur daß sie jetzt ganz offen und manchmal sogar unbeherrscht zum Durchbruch kam.

3. Die Haldane-Mission und die Frage einer „peripheren" Verständigung.

Während das Abkommen vom 4. November 1911, das die Agadirkrise beschloß, in Deutschland wie in Frankreich heftig angegriffen wurde, atmete man in England allgemein auf; war doch eine kriegerische Auseinandersetzung vermieden worden. Zugleich aber zog die englische öffentliche Meinung die Bilanz der letzten ereignisreichen und gefahrvollen Monate. Sie war nicht gerade erfreulich: „Eine tiefgehende deutsche Erbitterung, eine chronische deutsche Kriegsgefahr, eine ungeheure Steigerung der Flottenlasten und eine nicht endende

---

[120] Siehe oben S. 52.

[121] Vermerke zu B. D. VI, 462, 464.

[122] B. D. VI, 462, 464, Vermerke von Grey und Nicolson. — Der Ansicht Kesslers (S. 163 ff.), daß diese Anweisung „unverkennbar eine Kritik an Crowes Vermerk" bedeutet, können wir nur insoweit zustimmen, als es sich hier lediglich um eine Mäßigung der scharfen Form der Croweschen Auslassungen handelt. Jedoch dies nur aus taktischen Erwägungen.

[123] B. D. VII, 352; s. auch Lord Carnock S. 344.

Kostenrechnung in Asien“ [124] [125]. Die allgemeine Unzufriedenheit [126] wirkte sich in einer starken Gegenstimmung der liberalen Opposition gegen die Politik Sir Edward Greys und des Foreign Office aus. Ihnen wurde vorgeworfen, daß sie zu russisch in Persien, zu französisch in Agadir und im allgemeinen zu deutschfeindlich gewesen seien. Die radikalsten Vertreter sammelten sich sogar unter der Parole: „Grey must go!“ [127].

Sir Edward Grey war wie immer, so auch jetzt viel zu sehr auf den Rückhalt des Kabinetts und der öffentlichen Meinung bedacht, als daß er der Strömung innerhalb des Kabinetts und seiner eigenen Partei nicht Rechnung getragen hätte. Als sich daher um die Jahreswende, zunächst auf Grund inoffizieller, aber vom deutschen Kaiser und der Regierung gebilligter, Anregung der Gedanke eines englischen Ministerbesuches in Berlin allmählich zu amtlichen Schritten verdichtete [128], machte er keine Einwürfe. Die Wahl fiel, nachdem der Plan einer Entsendung Sir Edwards selbst, wie auch des neuen ersten Seelords der Admiralität Churchill zurückgestellt worden war, auf den Kriegsminister Lord H a l d a n e. Der Besuch fand schließlich vom 8. bis 10. Februar 1912 statt. Um seine inoffizielle Note zu betonen, wurde als Grund das Studium der deutschen wissenschaftlichen Ausbildung und der Universitäten angegeben. Haldane wurde zu diesem Zwecke von seinem Bruder, einem Professor, begleitet.

In ganz England wurde die Entsendung des Ministers, wie uns Benckendorff meldet [129], mit „fast allgemeiner Billigung“ aufgenommen. Er trug im Gegenteil in weitem Maße dazu bei, Grey mit seiner eigenen Partei wieder auszusöhnen [130]. Einen weiteren Grund für die Bereitschaft Greys, auf die deutsche Anregung einzugehen, führt der Minister selbst in seinen Memoiren an: Wenn kein britischer Minister nach Berlin ginge, so heißt es dort, dann könnte diese Unterlassung als unhöfliche

---

[124] Oncken, S. 717.

[125] Durch das russische Vorgehen in Persien kam es fast zu einem Bruch der Entente. Die Spannung war so stark, daß Grey sogar mit seinem Rücktritt drohte. Dazu kamen weiterhin ernste Mißhelligkeiten wegen der russischen Meerengen-Wünsche, die Petersburg Ende des Jahres 1911 in Ausnützung der durch den Tripoliskrieg scheinbar günstigen Lage wieder aufwerfen zu können glaubte.

[126] Der russische Botschafter in London Graf Benckendorff maß ihr gerade darum nicht allzu viel Bedeutung bei. Benck. II, 497.

[127] G. P. 31, 11349 und Fußnote; Benck. II, 496—498, 501, 504 f., 513 f., 523, 526, 554, 557 f.; Schultheß, Europäischer Geschichtskalender 1911, S. 369, 371, 374, 391 f.; ebd. 1912, 326 f. Weitere Einzelheiten s. bei Friedjung, Das Zeitalter des Imperialismus, III, 76 ff.; Oncken 717 f.

[128] Die Vermittler waren, wie schon oft, der Direktor der Hamburg-Amerika-Linie Albert Ballin und auf englischer Seite der Bankier Sir Ernest Cassel. G. P. 31, S. 97 Fußnote; Huldermann, Albert Ballin, S. 248 ff.; Churchill, World Crisis S. 78 ff.; siehe ferner Dringenberg, Die Mission Haldanes; Helmreich, Die Haldane-Mission, in: Berliner Monatshefte 1934, S. 112—143; Zorger, Die Haldane-Mission im Jahre 1912; Gooch, Before the War, II, 81 ff,; 226 ff.

[129] Benck. II, 566, S. 315.

[130] Benck. II, 558, S. 305.

Zurückweisung unsererseits gegenüber einer freundschaftlichen deutschen Einladung gewertet werden. Und weiter unten: „... but is seemed preferable that she should have the credit of being gracious to us rather than that we should be accused of discourtesy to her." [131] Es ist der alte taktische Grundzug seiner Politik, der auch jetzt wieder in Erscheinung trat: Deutschland möglichst keinen Anlaß zu irgendwelchen Anschuldigungen zu geben. Das entsprach sowohl seinem eigenen inneren Wunsche, wie er aber auch ganz genau wußte, das solche Anschuldigungen von der eigenen Opposition gern aufgenommen wurden und zu unangenehmen Auseinandersetzungen und vielleicht sogar zu peinlichen Forderungen führen konnten. Die Monate seit dem Spätsommer 1910 bis zum Frühjahr 1911, wie gerade auch die letzten Wochen mußten ihm ja diese Tatsache deutlich genug vor Augen geführt haben. — Ein drittes Moment, das für eine Annäherung an Deutschland sprach, war die nicht gerade günstige außenpolitische Lage Englands [132].

Die Aufgabe Haldanes in Berlin war von vornherein eine sehr beschränkte. Grey umschrieb sie selbst in einem Gespräch mit Paul Cambon mit folgenden Worten: „Haldane sollte feststellen, ob Deutschlands neues Anerbieten ernst gemeint war oder nicht. Er sollte auch versuchen, etwas über die Bagdadbahn zu hören. Aber in Verhandlungen sollte er nicht eintreten. Wir wollten nur die Absichten der deutschen Regierung kennen lernen und uns insbesondere über ihre Flottenpläne unterrichten" [133]. Sir Edward Grey machte auch gegenüber der Öffentlichkeit aus seiner Überzeugung kein Hehl. Bereits in seiner großen Marokko-Rede vom 27. November 1911 hatte er ein eindeutiges Bekenntnis zur Ententenpolitik abgelegt und den Wusch nach einer Annäherung an Deutschland durch viele Vorbehalte stark verwässert [134]. Es sei gestattet, die kurze, aber treffende Charakteristik der politischen Grundauffassung Greys zu zitieren, die der kluge Botschafter Rußlands in London, Benckendorff gerade angesichts der großen Rede des Ministers an seine vorgesetzte Stelle zu schicken für angebracht hielt. Darin heißt

---

[131] Grey, Twenty-five Years I, S. 251; 25 Jahre I, S. 241; vgl. den Privatbrief Greys an Goschen vom 13. Mai 1912: „We cannot keep Germany at arm's length and hold no converse with her about subjects of mutual interest." B. D. VI, 584; s. a. Nicolson in einem offiziellen Gespräch zu Cambon am 15. April; ebd. 576.

[132] S. oben S. 69 Anmerkung 125; Dringenberg (a. a. O. S. 10, 31, 76 f.) hält diese für das „Hauptmoment", für „die Triebfeder", die zur Mission führte. Wenn sie auch die innerpolitischen Gründe nicht verschweigt (S. 1 ff., 19 ff.), so scheint sie doch den Einfluß der auswärtigen Situation auf Sir Edward Grey und das Foreign Office zu überschätzen.

[133] Poincaré, Au Service de la France, I, S. 166; vgl. D. D. F. 3me Sér. Bd. I, 623; vgl. B. D. VI, 547 Anlage III, S. 99. Friedjung nennt den Auftrag für Haldane ein „armseliges diplomatisches Reisegepäck", a. a. O. III, S. 89.

[134] Die Rede abgedruckt in: Grey, Speeches on Foreign Affairs, S. 145—171; ein eingehender Auszug in Schultheß, Europäischer Geschichtskalender, 1911, S. 378 ff. — Die Rede enttäuschte in Deutschland stark. G. P. 29, 10661 und Fußnote, 10662; ebd. 31, S. 32 Fußnote. Belg. Dok. Suppl. Bd. 1, 85. Auch die englische Opposition war nicht zufrieden. Vgl. Schultheß S. 391 f., 393, 396.

es: „Grey ist in Wirklichkeit ... nicht gegen eine Besserung der Beziehungen zu Deutschland. Eine solche erscheint ihm sogar wünschenswert. Aber er will ihr nicht die beiden Ententen zum Opfer bringen, und er ist überzeugt, daß eine ernstliche Annäherung an Deutschland nur um diesen Preis möglich ist. Wie er mir gestern ganz offen, obwohl vertraulich, erklärt hat, steht und fällt er mit dieser Politik“ [135].

In Deutschland mochten wohl manche Kreise und Parteien eine deutsch-englische Verständigung für unmöglich, ja für unwürdig halten, die verantwortliche außenpolitische Führung jedoch war gerade nach den Krisenmonaten, die den Einfluß Englands in so eindeutiger und für Deutschland unangenehmer Weise demonstriert hatten, zutiefst von dem Wunsche erfüllt, das Verhältnis zwischen beiden Mächten wieder zu bessern. Der Abschluß eines Neutralitätsabkommens galt der Regierung auch jetzt noch als das beste, weil radikalste Mittel, ein für allemal einen Konflikt zwischen Deutschland und England auszuschließen und damit den Frieden Europas zu sichern [136]. So berechtigt diese Überzeugung auch war, so ließ sie doch jedes Wissen um die politischen Grundsätze der englischen Außenpolitik vermissen. Das alte bismarcksche Wort von der „Politik des Möglichen“ schien seine Geltung verloren zu haben, obwohl man annehmen könnte, daß drei Jahre vergeblicher Annäherungsbestrebungen an England wenigstens die eine Lehre zur Folge gehabt haben müßte, die alten Mittel und Wege nicht noch einmal zu versuchen [137]. Es kommt nun noch hinzu, daß der für England einzige Anreiz, die Zugeständnisse in der Flottenfrage, diesmal noch geringer waren als in den vergangenen Jahren, da ihnen eine neue Flottenvorlage gegenübergestellt wurde. Admiral von Tirpitz hatte es in seiner großartigen Zähigkeit und Einseitigkeit wiederum verstanden, eine solche durchzusetzen. Den Entschluß dazu hatte er bereits in den Tagen des Höhepunktes der Agadirkrise gefaßt. Nicht, daß Tirpitz mit dieser Novelle eine Verständigung mit England überhaupt torpedieren wollte, aber es war seine feste Überzeugung, daß ein politisches Abkommen mit London nur dann seinen Zweck erfülle, wenn England seine Ententen aufgebe [138]. Doch glaubte er selbst nicht an diese Möglich-

---

[135] Benck. II, 526, S. 523 (Sperrung vom Verfaser). Vgl. Greys Rede in Manchester Mitte Februar, ebd. 566.

[136] G. P. 31, 11321, 11351; Tirpitz S. 275. Sowohl Bethmann wie auch das Auswärtige Amt waren fest davon überzeugt, daß ein deutsch-englisches Neutralitätsabkommen einen europäischen Krieg überhaupt ausschließen würde. Vgl. G. P. 31, 11337 Fußnote; Niemeyer-Strupp, Die völkerrechtlichen Urkunden des Weltkrieges, München und Leipzig 1916, Bd. I, 99; Jagow, Ursachen und Ausbruch des Weltkrieges, S. 151; ders. England und der Kriegsausbruch S. 33.

[137] Wahl (S. 468) nennt die deutsche Forderung eines Neutralitätsabkommens eine „Illusion“; R. B. Mowat drückt sich noch schärfer aus: sie war “an amazing piece of stupidity and obstinacy”, “a foolish demand”. Vgl. Great Britain and Germany in the Early Twentieth Century. In: English Historical Review, 46, 1931, S. 439 f.

[138] Vgl. die Denkschrift des Admirals vom 26. Februar 1912, worin es heißt: „Wir fordern von England eine Neuorientierung seiner Gesamtpolitik in dem

keit. Daher war für ihn letztlich eine Übereinkunft über die gegenseitige Flottenrelation wichtiger als irgendein politisches Arrangement. Aus dieser politischen Überzeugung heraus hatte er um die Jahrhundertwende den Grundstein zu der deutschen Flotte gelegt, und auf ihr war auch jetzt noch die gesamte deutsche Flottenpolitik aufgebaut. Die deutsche Marine mußte so stark sein, bezw. auf einen solchen Stand gebracht werden, daß es für jede andere Macht — damit war natürlich in erster Linie England gemeint — ein Risiko bedeutete, mit ihr im Kampfe zusammenzustoßen. Wie klar der Admiral die Konsequenzen sah, zeigt eine Denkschrift für den Kaiser vom 24. Oktober 1910, worin es hieß: Erweise sich der Grundsatz des Risikogedankens als falsch, „so war die deutsche Flottenentwicklung vom historischen Standpunkt aus ein Fehler, die Flottenpolitik Eurer Majestät ein historisches Fiasko.“ [139] Nur in dem Verhältnis von 2 : 3 des Gesamtflottenbestandes beider Mächte sah Tirpitz den Grundsatz erfüllt und damit auch die Basis für ein endgültiges Abkommen geschaffen [140]. Um aber dieses Verhältnis möglichst bald zu erreichen, wollte er die Zahl der für die kommenden Jahre aufzulegenden Schiffsneubauten (das Flottengesetz sah für die Jahre 1912—1918 je zwei Schiffe jährlich vor) um je ein drittes jedes zweite Jahr vermehren. Die Vorlage war ausgearbeitet, und nichts konnte den Staatssekretär bewegen, sie im Interesse eines noch unsicheren politischen Abkommens mit England fallen zu lassen. Höchstens war er bereit, über eine Verzögerung der in der Novelle selbst vorgesehenen Neubauten zu diskutieren.

Ihm gegenüber standen wie immer die Vertreter der zünftigen Diplomatie. An der Spitze sein erbittertster Gegner, der deutsche Botschafter in London Graf Metternich [141], ferner das Auswärtige Amt unter Führung des Staatssekretärs von Kiderlen Wächter, dazu der Reichskanzler Bethmann Hollweg, ja selbst, allerdings in gewissem Abstand, der Kaiser [142]. Ihr Ziel war, größere Opfer in der Flottenfrage nicht zu scheuen, u. U. sogar die Novelle gänzlich aufzugeben, wenn dadurch ein günstiges politisches Abkommen erreicht werden könnte. Doch arbeiteten

---

Sinne, daß es seine bisherigen Ententen aufgibt und wir an die Stelle Frankreichs treten.“ Tirpitz, S. 285.

[139] Tirpitz S. 184 f.

[140] Die Dissertation von Henni Dringenberg, Die Mission Haldanes, leidet unter der falschen Voraussetzung, daß Tirpitz mit der 2:3 Relation nur das Bauverhältnis und nicht das Verhältnis der Gesamtflotten gemeint habe, was in der Tat bereits 1912 erreicht worden war. (Siehe bes. S. 26.) Durch diesen Irrtum erhalten ihre Folgerungen, sowie ihre Kritik an der deutschen Führung vielfach eine gewisse Schiefheit.

[141] Metternich warnte in mehreren Berichten vor einer Novelle und wies dabei auf die Wichtigkeit der gegenwärtigen Situation hin, von der der Botschafter sagte, daß sich sowohl Deutschland wie England auf dem „Scheidewege“ befänden. G. P. 31, 11321; vgl. 11316.

[142] Vgl. den für Tirpitz bestimmten Brief des Kaisers an Admiral von Müller, worin der Staatssekretär auf die entscheidende Bedeutung der bevorstehenden Unterredung mit Haldane aufmerksam gemacht wird. Hierbei hätte Tirpitz die Flottenbelange zu vertreten, „aber innerhalb der Grenzen, die eine Verständigung möglich machen würden.“ Tirpitz S. 285 f.

diese Stellen in keiner Weise zusammen. Der Kaiser operierte schon bei den Vorverhandlungen in Vielem selbständig [143], der Kanzler desgleichen, ja er beraubte sich selbst seiner stärksten Stütze im Kampfe gegen das Reichsmarineamt, indem er Kiderlen Wächter weder vor noch während des Ministerbesuches zu den Verhandlungen hinzuzog [144]. Dadurch herrschte in der deutschen Diplomatie gerade in diesen entscheidenden Tagen eine nicht zu überbietende Ziel- und Planlosigkeit, ein Fehlen jeder einheitlichen Linie, sodaß selbst Haldane davon kopfschüttelnd in seinen Memoiren berichtet [145]. So kam es, daß die Verhandlungen mit dem englischen Minister in zwei, an und für sich doch unzertrennliche Teile zerrissen wurden, in einen politischen und in einen marinetechnischen. Das hatte wiederum zur Folge, daß in der vielleicht wichtigsten Unterredung der ganzen Mission am 9. Februar der Kaiser und Tirpitz allein mit dem Gast verhandelten, während der Kanzler und das Auswärtige Amt nur deren Ergebnis zur Kenntnis nehmen konnten. Daher war es auch Tirpitz ein Leichtes, seinen Willen durchzusetzen, indem die Novelle aufrechterhalten und nur eine gewisse Verzögerung der einzelnen Neubauten zugestanden wurde [146].

Überblicken wir aber die wahre Lage der Dinge, sowohl in Deutschland wie in England, so müssen wir erkennen, daß die Zeit auch jetzt noch nicht für eine weitgehendere Verständigung oder gar für eine ernsthafte Annäherung zwischen den beiden Völkern und Regierungen reif war, daß vielmehr von beiden Ländern aus gesehen, die Mission Haldanes von vornherein zum Scheitern verurteilt war [147].

Es erübrigt sich und würde auch über den Rahmen der Arbeit hinausgehen, auf die Verhandlungen, die während des Besuches und in den folgenden Wochen stattfanden, näher einzugehen. Sie drehten sich, wie verständlich, in der Hauptsache um die beiden wichtigsten Punkte: Flottenabkommen und politische Formel.

Es ist selbstverständlich, daß aber auch andere Fragen besprochen wurden, so vor allem koloniale Angelegenheiten und natürlich auch die Bagdadbahn. Die Erörterungen über die kolonialen Probleme hatten schon im Dezember 1911 begonnen, also zu einer Zeit, da von einem

---

[143] Dringenberg S. 42.

[144] Siehe Jaeckh II, S. 155.

[145] "In this highly organised nation, when you have ascended to the very top, you find not only confusion but chaos." Before the War, S. 78. Näheres und weitere Urteile über die Uneinheitlichkeit siehe bei Dringenberg S. 38 f., 42 f., 45 f., 88 ff.; Jaeckh, Kiderlen II., S. 155 ff.; Oncken S. 721 f., 725 ff.; Gooch, Before the War, II, S. 71.

[146] Allerdings hatte es der Staatssekretär nicht nötig, den Rahmen seiner Zugeständnisse weiter zu spannen, da Haldane — hier ging der Minister als Nichtfachmann für Marinefragen über seine Instruktionen hinaus — seine Vorschläge nicht zurückwies, sie im Gegenteil als Grundlage für die weiteren Besprechungen annahm.

[147] Siehe auch Lutz, Lord Grey und der Weltkrieg, S. 137; Fay, Der Ursprung des Weltkrieges, I, S. 208; Mowat, a. a. O. S. 439; Wahl S. 528; Woodward, Great Britain and the German Navy, S. 8.

englischen Ministerbesuch in Berlin noch nicht die Rede war. Sir Edward Grey hatte nämlich in seiner Rede vom 27. November vor dem Unterhaus gewisse Aussichten auf eine friedliche koloniale Ausdehnung Deutschlands in Mittelafrika eröffnete. Während der Kaiser und Marinekreise von derartigen englischen „colonialen Brocken" und „Danaergaben" nichts wissen wollten [148], hatten sich die deutschen Vertreter in London, Graf Metternich und sein Botschaftsrat von Kühlmann zu eifrigen Fürsprechern eines kolonialen Übereinkommens mit England gemacht. Die beiden Diplomaten erhofften sich davon sehr viel. „Die Umstände liegen günstig", so versuchte Kühlmann in dem Bericht vom 9. Dezember 1911 seine vorgesetzte Behörde für den Gedanken zu erwärmen [149], „und das Ziel ist eines Versuches wert, mit England ein koloniales Abkommen zu treffen, das den doppelten Nutzen hat, uns Vorteil zu bringen und zugleich beide Länder wieder näher zusammenzuführen. Eine Vereinbarung mit uns über ein wichtiges Problem der Zukunft im Rahmen des praktisch Erreichbaren, würde eine Änderung der britischen Politik bedeuten, die eine Besserung der beiderseitigen Beziehungen zur Folge haben würde, auch ohne daß die englische Politik in Europa sich plötzlich auf unsere Seite stellte, was sie nur tun kann, wenn sie ihre bisherigen Freunde verläßt. Dies ist vorderhand ganz ausgeschlossen ... Wir sollten ... versuchen, trotz der Flottenfrage zu einem modus vivendi zu gelangen, der die Gegensätze mildert ... Ein modus vivendi wird gefunden durch gemeinsame Betätigung auf dem Gebiete der praktischen Politik. Aus solchen Anfängen ist auch die Entente mit Frankreich entstanden."

Diese Auslassungen schienen zunächst bei Bethmann Hollweg ihre Wirkung nicht zu verfehlen. Aber schon Mitte Dezember war der Kanzler wieder auf dem Wege zu seinem alten Programm [150]. Er sandte daher am 16. Dezember einen Erlaß an Metternich, worin er seine Auffassung darlegt: „In einer politischen Verständigung auf breiter Basis sähen wir ein wirksames, aber auch das einzige Mittel, der Spannung ein Ende zu bereiten, die zur Zeit die deutsch-englischen Beziehungen kennzeichne und ernstlich gefährde" [151]. Für ihn gehörte dazu auch eine gütliche Einigung über die Bagdadbahn. Er stellte daher in dem gleichen Erlaß dem Botschafter anheim, diese Frage in einer der nächsten Unterredungen mit den englischen Staatsmänner anzuschneiden. Metternich war aber sehr skeptisch. Er hielt weder eine politische Verständigung „auf breiter Basis" noch eine Übereinkunft über die Bagdadbahn für praktisch erreichbar. Nur die koloniale Frage bot für ihn Hoffnung auf Verwirklichung [152].

---

[148] Rand- und Schlußbemerkungen zu: G. P. 31, 11346 f., 11380, 11385, 11410, 11422, 11424 und Fußnote; Tirpitz, S. 274 f.

[149] G. P. 31, 11339; vgl. 11344 f.

[150] G. P. 31, 11338, 11341, 11343 (6., 16,, 19. Dezember).

[151] G. P. 31, 11341.

[152] Telegramm vom 18. Dezember, G. P. 31, 11342.

Er hatte damit, auch was die Bagdadbahnfrage betraf, nicht ganz unrecht, wie eine Unterredung des Botschafters mit Sir Edward Grey vom 20. Dezember bewies. Denn Sir Edward zeigte keinerlei Entgegenkommen, sondern wiederholte fast ausschließlich die alten englischen Forderungen. Immerhin hatte der Minister von einer Beteiligung Rußlands und Frankreichs, wie es der britische Vorschlag vom 29. Juli 1911 vorgesehen hatte, nichts mehr erwähnt. Trotzdem fühlte sich Metternich für befugt, zu erklären, daß er „auf dieser Grundlage keine Lösung sähe“ [153].

Die Besprechungen während des Besuches Haldanes in Berlin über die kolonialen Fragen und die Bagdadbahn verliefen zur vollsten Zufriedenheit beider Teile. Der Minister ließ sich allerdings, wie auch sein Auftrag war, nicht auf Einzelheiten ein. Hinsichtlich der Bagdadbahn schien er, wie Bethmann in seiner Aufzeichnung niederschrieb, „51% zu verlangen“, wobei die Anteile nur auf Deutschland, England und die Türkei fallen sollten, also wiederum Frankreich und Rußland unberücksichtigt blieben [154]. Damit schien eine der wichtigsten Forderungen des britischen Vorschlages vom 29. Juli 1911 aufgegeben zu sein [155]. Bethmann teilte in der Unterredung vom 10. Februar Lord Haldane die Grundzüge eines möglichen Bagdadbahnabkommens mit [156]. — Sie waren nach der Unterredung vom 8. Februar gemeinsam von ihm und dem Staatssekretär von Kiderlen aufgesetzt worden [157]. — Danach wollte Deutschland bei der Strecke Bagdad-Basra „den englischen Wünschen auf Anerkennung einer Sonderstellung Rechnung tragen“, wobei der Kanzler auf Haldanes Einwurf, daß Sonderstellung einer K o n t r o l l e gleichkommen müsse, geantwortet haben soll: „Ich werde ihren Wünschen entgegen kommen“ [158]. Ferner sollten die politischen Interessen Englands am Persischen Golf und in Südpersien anerkannt werden, „z. B. dadurch, daß England eine Konzession für die Bahn von Basra nach Kueit erwirbt, während Deutschland auf diese Strecke seine Ansprüche aufgibt; schließlich würde Deutschland England bei der Türkei zur Erwerbung einer Hafenkonzession unterstützen, ähnlich der, welche die deutsche Gesellschaft in Haidar Pascha besitzt.“ Dafür sollte England „keinen Einspruch gegen die Vollendung der Bagdadbahn erheben“ und „bei den südpersischen Bahnen Deutschland eine gewisse Beteiligung offenhalten“ [159]. Während der Verhandlungen ergab sich, daß die

---

[153] G. P. 31, 11344; B. D. VI, 480.

[154] G. P. 31, 11363; am 13. Februar 1912 unterrichtete Grey Cambon und Benckendorff in diesem Sinne. B. D. VI, 514 f.

[155] S. oben S. 59 f., 62.

[156] G. P. 31, 11362; B. D. VI, 506 Anhang II u. III.

[157] G. P. 31, 11361; vgl. 11360.

[158] B. D. VI, 506, Anhang, III.

[159] Demnach muß der Vorwurf Zorgers (a. a. O. S. 58 f.), dem sich wiederum Dringenberg (S. 74) anschließt, daß Bethmann sich „leider nicht auf Einzelheiten eingelassen habe“, zurückgewiesen werden. Der Kanzler war auf die „Einzelheiten“ so weit eingegangen, wie es bei den unverbindlichen Unterredungen mit Haldane, der ja auftragsgemäß alles Gesagte nur ad referendum

Abmachungen über die Bagdadbahn von deutscher Seite als Kompensation für die Abtretung der beiden afrikanischen Inseln Sansibar und Pemba angesehen wurden. Nach deutscher Ansicht sollte Haldane unzweideutig diese beiden Inseln angeboten haben [160]. Im weiteren Verlauf der Verhandlungen zeigte sich aber, daß hierin die Ansichten scharf auseinandergingen, da englischerseits die Zusage energisch bestritten wurde [161].

Das deutsche Angebot einer Verständigung über die Bagdadbahn war, gemessen an den Bedingungen der Jahre 1909—11, für England unverhältnismäßig günstig. Es stellte tatsächlich das dar, worum sich England seit Jahren bemüht hatte. Und es war gemacht worden, obwohl sich in der Zwischenzeit durch die beachtlichen deutschen Erfolge, insbesondere durch die Sicherung des Ausbaues der Bahn bis Bagdad, die Stellung Großbritanniens außerordentlich verschlechtert hatte. Trotzdem wurde der Handel in London abgelehnt. Sir E. A. Crowe bezeichnete die deutsche Formel sogar als "an empty promise... which is meaning less if not mischievous, and will embroil us with Turkey" [162]. Allerdings wird bei ihm wohl zugleich das Ziel vorherrschend gewesen sein, eine territoriale Übereinkunft überhaupt zu verhindern, wie er sich auch bemühte, die Verhandlungen über das allgemeinpolitische Abkommen leerlaufen zu lassen.

Aber auch Sir Edward Grey war nicht zufrieden. Ihm paßte vor allem nicht die Verknüpfung der Bagdadbahn mit Sansibar und Pemba. Bereits am 13. Februar äußerte er sich zu Paul Cambon in sehr scharfen Worten, daß eine Abtretung der Inseln ohne territoriale deutsche Kompensation nicht in Frage komme: „... comme si l'affirmation des bonnes dispositions du Gouvernement allemand au sujet ... du golfe Persique vallit un pareil abandon" [163]. Einige Tage darauf, am 24. Februar unterrichtete er auch Metternich in diesem Sinne: Es sei für die britische Regierung „bedenklich, Land abzutreten, ohne Gegenleistung an Land." Die Bagdadbahnangelegenheiten „lägen auf anderem Felde und seien nicht kommensurabel mit Gebietsabtretungen." Außerdem hänge der Bagdadbahnhandel „noch vom guten Willen der türkischen Regierung ab." Er könne auch deshalb nicht so hoch bewertet werden, da Deutschland seine Rechte zu Gunsten der Türkei bereits abgetreten habe und es Rechte am Persischen Golf nicht besäße [164]. England lehnte also ab. Man

---

zu nehmen hatte, und noch dazu bei einer Spezialfrage angebracht und schlechterdings möglich war.

[160] G. P. 31, 11361 ff., 11381 Anlage; B. D. VI, 529; Tirpitz, Erinnerungen S. 218 ff.

[161] B. D. VI, 506 Anhang III, 529, 531 f., 547 Anlage; ebd. X, II, 287; G. P. 31, 11422.

[162] B. D. VI, 529 Vermerk (8. März).

[163] D. D. F. 3me Sér. Bd. II, 30 S. 25; vgl. B. D. VI, 513.

[164] G. P. 31, 11373; das zweite Zitat sind Worte Greys während einer weiteren Unterredung vom 11. März, ebd. 11437, S. 259 f.; vgl. 11374, 11379, 11381 Anlage, 11472, 11489; B. D. VI, 524, 529 und Anlage und Vermerke, 531; ebd. X, II, 276.

sah keinen Anlaß oder besser keine Notwendigkeit, irgendein Zugeständnis zu machen, welches über das Maß der in dem deutschen Entwurf geforderten Kompensationen „an Ort und Stelle" hinausging. Es mag sogar fraglich sein, ob Sir Edward Grey auf den Handel eingegangen wäre, selbst wenn Bethmann nicht die Abtretung von Sansibar und Pemba verlangt hätte. Denn für die Downingstreet lag der Schwerpunkt des gesamten zu klärenden Fragenkomplexes nicht in einer deutsch-englischen Verständigung, sondern in der seit langem erstrebten englisch-türkischen Einigung. Dies hatte auch Metternich erkannt, wenn er nach Berlin meldete: „In der Bagdadbahnfrage hat die englische Regierung vorläufig ihre Hoffnungen auf die Türken gesetzt. Es weht hier jetzt ein türkophiler Wind" [165]. Außerdem waren auch die Verpflichtungen Englands gegenüber Frankreich und Rußland doch nicht so ohne weiteres außer Acht zu lassen, wie es Grey scheinbar zunächst geglaubt hatte [166].

Unterdessen hatten die Verhandlungen über ein Flottenabkommen und die Abgabe einer politischen Formel gezeigt, daß in beiden Punkten ein Einverständnis kaum erzielt werden könnte. Noch am 24. Februar hatte zwar Grey, als er dem deutschen Botschafter ein Memorandum übergab, betont, daß zunächst die beiden Hauptfragen im Vordergrund stehen müßten; schon deshalb, weil die Erörterungen über die territorialen Gebiete zu „langwierig" sein würden [167]. Auch in Berlin dachte man darüber nicht anders, wie eine Anweisung Kiderlens an Marschall beweist [168]. Aber gerade die Unterredung vom 24. Februar hatte wiederum eindeutig die Unvereinbarkeit der beiderseitigen Auffassungen aufgedeckt. Daher stellte die Downingstreet, die scheinbar bereits jetzt mit einem Scheitern der Verhandlungen rechnete, von nun an die koloniale Verständigung mehr und mehr in den Vordergrund. Es blieb daher auch Bethmann nichts anderes übrig, als London auf diesem Wege zu folgen [169]. Keine der beiden Regierungen wollte es auf sich nehmen, die einzige Möglichkeit einer Verständigung, die die Mission Haldanes eröffnet oder vielmehr offen gelassen hatte, zu versäumen: Deutschlands Außenpolitik war nach dem Scheitern des jüngsten Kiderlenschen Annäherungsversuches an Rußland [170] endgültig

---

[165] G. P. 31, 11398 S. 177; siehe unten S. 83 f.
[166] Siehe darüber unten S. 84 f.
[167] G. P. 31, 11373; B. D. VI, 524.
[168] G. P. 31, 11481 (19. Februar).
[169] Diese Entwicklung ist zu verfolgen an Hand folgender Dokumente: G. P. 31, 11389, 11391, 11408, 11410, 11423, 11440 f., 11450; B. D. VI, 545; Jaeckh, Kiderlen, II, S. 161 f.
[170] Als Rußland Ende 1911 die Meerengenfrage wieder aufwarf, wollte Kiderlen durch eine wohlwollende Zurückhaltung den im Jahre 1910 in Potsdam begonnenen Weg weiterbeschreiten. Zum mindesten gedachte er nicht, wie es besonders Marschall verlangte — der Botschafter betrachtete die ganze Frage wie üblich ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Wirkung auf die Türkei —, sich an die Spitze der intervenierenden Mächte zu setzen. In dem harten Kampf zwischen Kiderlen und Marschall unterlag der Staatssekretär. Dadurch wurde die Chance einer Annäherung an Rußland für immer verpaßt. — Siehe dazu: John: Das Dardanellenproblem und die großen Mächte

auf eine Verständigung mit England angewiesen. Und Sir Edward Grey wünschte, im Gegensatz zu der unversöhnlichen Gruppe im Foreign Office und unter den Botschaftern [171], aus eigenem Antrieb, wie auch aus den dargelegten innerpolitischen Gründen [172], die deutsch-englischen Beziehungen auf einen solch guten Stand zu bringen, wie es sich irgend mit den Ententen vereinbaren ließ [173].

Aus diesem Grunde waren bereits am 9. März die Kolonialverhandlungen zwischen Sir Edward Grey und dem deutschfreundlichen Kolonialminister Lewis Harcourt einerseits und dem deutschen Botschafter Graf Metternich andererseits wieder aufgenommen worden [174]. Sie wurden später durch den neuen Botschafter in London [175] Freiherrn von Marschall fortgeführt und betrafen in erster Linie die Revision des im Jahre 1898 zwischen Deutschland und England abgeschlossenen Geheimvertrages über die portugiesischen Kolonien.

Es war dabei die Absicht von Bethmann Hollwegs, alle peripheren Fragen zu einem einheitlichen Abkommen zusammenzufassen, also ein Abkommen abzuschließen, das sich, wie der Kanzler es selbst in einer Anweisung für Metternich ausdrückte, „somit auf die portugiesischen Kolonien, die kleineren Kolonialfragen, die Abtretung von Sansibar und Pemba, Bagdadbahn und Südpersien zu erstrecken hätte“ [176]. Damit wollte sich der Kanzler, der nun endlich eingesehen hatte, daß ein englisches Neutralitätsversprechen nie oder wenigstens auf absehbare Zeit nicht zu erreichen sei, möglichst eng an das Vorbild der englischen Ententen halten, die ebenfalls alle schwebenden Fragen mit einem

---

im Jahre 1911; Kalbskopf, Die Außenpolitik der Mittelmächte im Tripoliskrieg und die letzte Dreibundserneuerung 1911—12; Lindow, Freiherr Marschall v. Bieberstein, S. 160 ff.; Gooch, Before the War, II., S. 238 ff., 305 ff.

[171] Neben Nicolson und Crowe zeigte sich besonders der britische Botschafter in Paris Sir Francis Bertie als ein erbitterter Gegner der Haldane-Mission, B. D. VI, 509, 556, 563, 585; D. D. F. 3me Sér. Bd. II, 266, 269, 319. — Aber auch Sir Edward Goschen stand dem Annäherungsversuch sehr mißtrauisch gegenüber. So war auch er erleichtert, als Deutschland die — nach Nicolson — „vollkommen harmlose“ (perfectly innocent) politische Formel ablehnte und dadurch das Verständigungswerk endgültig zerbrach. B. D. VI, 541, 549, 561, 579.

[172] Daß die Verhandlungen nicht schon zeitiger von England abgebrochen wurden, ist in erster Linie auf die Einwirkung des Kabinettes zurückzuführen, B. D. VI, 534, 562, 567.

[173] B. D. VI, 564, Vermerk; siehe auch die Unterredung mit Cambon, ebd. 582. — Gerade die Haldane-Mission hatte aber wieder einmal gezeigt, wie eng der Rahmen, innerhalb dessen sich eine Annäherung zu vollziehen hatte, von Frankreich aufgefaßt wurde. Siehe dazu B. D. VI, 518, 525, 553, 556, 559, 563 f., 566—571, 576, 578, 585, 589; D. D. F. 3 Sér. Bd. II, 240, 266, 269, 271, 276, 295, 566—571, 576, 578, 585, 589; D. D. F. 3me Sér. Bd. II, 240, 266, 269, 271, 276, 295, II, S. 251 ff.

[174] G. P. 31, 11437 ff.; B. D. VI, 531; ebd. X, II, 276.

[175] Graf Metternicht wurde nach dem Scheitern der Mission Haldanes von seinem Posten abberufen (Mitte Juni), da er schon seit längerer Zeit wegen seiner Einstellung zur Flottenfrage beim Kaiser und beim Reichsmarineamt mißliebig geworden war.

[176] G. P. 31, 11440; B. D. X, II, 287.

Schlage, in einem Abkommen aus der Welt geschafft hatten[177]. Allerdings hielt es Bethmann in dem gleichen Erlaß für notwendig, Metternich anzuweisen, daß Deutschland sich durch die Entziehung der Grundlage, auf der mit Haldane verhandelt worden war, gezwungen sehe, nun auch seinerseits neben dem Entgegenkommen in der Flottenfrage auch das Angebot bezüglich der Bagdadbahn zurückzuziehen. „Ich sehe aber", so schloß er — man merkt deutlich seine Erbitterung — dieses Thema ab, „mangels eines geeigneten Austauschobjektes zunächst keine Aussicht, uns mit der englischen Regierung zu verständigen"[178]. Der Botschafter, der schon seit Jahren einer Verständigung über die Bagdadbahn skeptisch gegenüber gestanden hatte, da er die konsequent unnachgiebige Haltung seiner englischen Kollegen nur zu gut kannte, setzte am 10. April Sir Edward Grey von dem Erlaß Bethmanns in Kenntnis[179]. Er unterließ es jedoch, den Minister davon zu unterrichten, daß Deutschland sein Angebot zurückziehe, da er wußte, daß die britische Regierung nicht die Absicht hatte, von sich aus auf das Thema der Bagdadbahn zurückzukommen. Er begnügte sich vielmehr zu erklären, daß der Handel Bagdadbahn—Sansibar, Pemba „was therefore presumably not a basis for real discussion." Grey nahm diese Erklärung ohne jede Erwiderung entgegen. Damit schied die Bagdadbahn endgültig aus den weiteren Verhandlungen aus.

Bis zum Frühjahr 1913 ruhte nunmehr jede ernstliche Behandlung der Bagdadbahnfrage zwischen Deutschland und England. Selbst Botschafter Marschall, von dem man mit Bestimmtheit annehmen kann, daß er alles tat, um „sein" Werk zu fördern, enthielt sich jeder Initiative[180]. Es muß daher sowohl aus der Tatsache der Verhandlungspause wie aus der Kenntnis der inneren Einstellung der beiderseitigen Regierungen heraus die von manchen Historikern geäußerte Ansicht korrigiert werden, als wären die Verhandlungen über die Bagdadbahn, die

---

[177] Die Kritik der deutschen Historiker an der Politik der Wilhelmstraße setzt in erster Linie, ja fast ausschließlich an der Ablehnung der von England vorgeschlagenen Formel an, die zwar ungenügend, aber doch immerhin besser als gar keine gewesen wäre. (So Dringenberg a. a. O. S. 65, 101 f.; Oncken, S. 730; Wahl, S. 529.) Diese Kritik ist vollkommen gerechtfertigt. Bethmann Hollweg selbst geht aber in seinen „Betrachtungen zum Weltkriege" (I, S. 61) einen anderen Weg: Er bekennt sich hier nunmehr zu den Anschauungen Metternichs und Kühlmanns, bzw. denen Kiderlens in dessen Denkschrift vom Jahre 1909. Ein Abkommen auf „breiter Basis", so meint er, war tatsächlich nicht möglich, da England zu stark politisch, Deutschland dagegen zu stark militärisch gebunden war. Das erstere vor allem nicht erkannt zu haben, sei der große Fehler gewesen. „Möglich waren eben nur praktische Interessenausgleiche unter Verzicht auf eine erkennbare Umstellung der bestehenden Mächtegruppierungen."

[178] G. P. 31, 11440, S. 267.

[179] B. D. X, II, 287; vgl. G. P. 31, 11441.

[180] Allerdings war Marschalls kurze Amtszeit im wesentlichen nur der Sondierung seines neuen Arbeitsfeldes gewidmet. Bereits am 24. September machte, während er auf Urlaub in Deutschland weilte, ein Schlaganfall seinem arbeitsreichen und erfolgreichen Leben ein Ende.

schließlich 1914 zu einer Verständigung führten, eine unmittelbare Folge die Haldane-Mission gewesen [181].

Wenn wir, den gesamten Zeitabschnitt von 1909 bis 1912 überblickend, die Frage nach der Verantwortung für das Scheitern einer Bagdadbahnverständigung stellen, so kann die Antwort nicht anders lauten: sie liegt auf beiden Seiten. Deutschland, das sich im Besitz der günstigen Konzession befand, war nur ungern bereit, eines seiner wohlerworbenen Rechte ohne ausreichende Kompensation aufzugeben. Umso weniger, als die deutschen verantwortlichen Politiker die Frage eines territorialen Ausgleiches mit England immer erst an die zweite Stelle zu setzen gewillt waren und daher, wenn die erhoffte Gegenleistung nicht erreicht werden konnte, der Schritt zurück zu dem Standpunkt des beatus possidens sehr schnell getan wurde. Gerade der Verlauf der Verhandlungen nach der Haldane-Mission hatte dies wieder deutlich gezeigt. Neben dieser mangelnden Erkenntnis der Bedeutung eines peripheren Ausgleiches mußte sich auch die loyale Berücksichtigung der türkischen Belange, die mit den englischen nicht in Einklang zu bringen waren, als ein Hemmnis auswirken. Erst in den letzten Monaten war unter dem Einfluß des realer denkenden Staatssekretärs von Kiderlen diese Rücksicht mehr in den Hintergrund getreten.

Ungleich schwerer jedoch trifft, selbst bei vorsichtigster Beurteilung, die Verantwortung England. Die Ablehnung der von Berlin geforderten Kompensation auf allgemeinpolitischem Gebiet war bei der Grundeinstellung der englischen Außenpolitik verständlich. Was aber eine gütliche Einigung in erster Linie verhinderte, war die kompromißlose Aufrechterhaltung der englischen Ansprüche in Mesopotamien. Dabei fühlte sich die britische Politik, zum mindesten bis zum Herbst 1911, in keiner Weise durch irgendwelche Rücksichten auf die Belange der Türkei beschwert. Erst seit Ende 1911 ist dieses Motiv aufgetaucht, weil es einerseits im Hinblick auf die britischen Forderungen, die die Festlegung des status quo am Persischen Golf betrafen, nützlich schien und auch sonst eine gewisse Annäherung der Türkei an England eingetreten war. In zweiter Linie war es die Rücksicht Englands auf seine Ententenpartner Frankreich und Rußland gewesen, die nach wie vor eine Verständigung verhindert hatte. Zwar war die Berücksichtigung Rußlands in dem Vorschlag vom 29. Juli 1911 eine Notlösung gewesen, aber sie beweist doch zur Genüge, daß die Londoner Politiker ohne Zögern auch jetzt noch einen Ausgleich mit der Türkei und mit Deutschland, ja selbst eigene Interessen zurückstellten, wenn sie glaubten, daß es die Einheit der Triple-Entente verlange. Zwar hätte Sir Edward

[181] Von den neueren Werken wird diese Ansicht noch vertreten bei Wahl, S. 530; Gooch, Before the War II, S. 85, 237; Gooch und Temperley in: B. D. X, II, S. XII; s. auch Cambridge History of Foreign Policy, S. 470; Lord Carnock S. 375. Dies gilt sogar, genau genommen, auch für die Verhandlungen über die portugiesischen Kolonien, da sie bereits vor dem Ministerbesuch und unabhängig von diesem begonnen worden waren. Allerdings wurden sie, wie geschildert, bewußt, gewissermaßen als Ersatz für die gescheiterte Verständigung in den eigentlichen Fragengebieten, weitergeführt.

Grey — im Gegensatz zu Crowe, Mallet, Nicolson — bei einer direkten deutsch-englischen Einigung, die alle englischen Forderungen befriedigte, die Zurückziehung der französischen und russischen Beteiligung durchzusetzen versucht. Er hätte dann das gemeinsame Vorgehen des Dreiverbandes auf die gleichzeitige Genehmigung für die türkische Zollerhöhung beschränkt. Aber Grey hatte ja nie ernstlich vor dieser Alternative gestanden, da auch seine Nachgiebigkeit in der Bagdadbahnfrage nie das für einen Handel mit Deutschland notwendige Mindestmaß erreicht hatte. Alle diese Tatsachen sind um so bedeutungsvoller, als Sir Edward auf der anderen Seite, um den deutschen Wünschen nach einem allgemeinpolitischem Abkommen zu entgehen, seit Frühjahr 1911 eine Verständigung über territoriale Fragen mit dem ausdrücklichen Hinweis auf die Ententen mit Frankreich und Rußland mehr und mehr in den Vordergrund stellte. Betrachten wir die Zugeständnisse, die England in der Bagdadbahnfrage oder gar in Persien freiwillig zu machen gewillt war, und vergleichen wir sie etwa mit den britischen Gegenleistungen bei den Abschlüssen der Ententen von 1904 und 1907, so ergibt sich ein beträchtlicher Unterschied. Dabei ist noch besonders zu berücksichtigen, daß England in der asiatischen Türkei im Gegensatz zu Deutschland wirkliche Rechte nicht besaß, wie ja auch Grey offen zugab.

Selbst ein wirklich unbefangener Beobachter wie der russische Botschafter Graf Benckendorff mußte in seinem Bericht an Sasonow vom 8. Februar 1912 unumwunden zugeben, daß England die Verantwortung dafür zu treffen habe, daß bisher ein Ausgleich über die Bagdadbahn nicht erzielt werden konnte: England stände, so heißt es in diesem Schreiben, obwohl saturiert, Deutschland in fast allen überseeischen Fragen feindlich gegenüber. „Das schlagendste Beispiel scheint mir die Bagdadbahn zu sein ... Die Finanzkraft fast ganz Europas, selbst Englands beteiligt sich an diesem Projekte und doch ist es hauptsächlich England, welches Schwierigkeiten in den Weg legt. Man wiederholt oft in England ..., daß eine der größten Schwierigkeiten bei einem deutsch-englischen Übereinkommen in dem Mangel einer Basis, in Abwesenheit von Verhandlungsgegenständen besteht. Diese Ansicht erscheint mir übertrieben. Ich glaube, daß die Bagdadbahn leicht eine solche Basis bilden könnte. Es haben bereits Ansätze zu Verhandlungen stattgefunden; die internationalen Verpflichtungen Englands, aber vor allem sein Mangel an gutem Willen haben niemals erlaubt, diese Verhandlungen fortzuführen“ [182].

[182] Benck. II, 556, S. 297 f. (Sperrung vom Verfasser) .

IV. Die Verständigung über die Bagdadbahn (1912—1914).

1. Englands entscheidender Schritt.

Wir hatten im vorigen Abschnitt feststellen können, daß für England der Schwerpunkt zu einer Verständigung über die Bagdadbahn nicht bei Deutschland sondern bei der Türkei lag. Das hatte zwei sehr reale Gründe: 1. war die Bagdadbahn nur ein Teil der zwischen der Pforte und England einer Lösung harrenden Probleme: 2. war die Hoffnung nicht unbegründet, daß über die schwache Türkei mehr zu erreichen sein werde als durch eine direkte Auseinandersetzung mit der Großmacht Deutschland. Dies umsomehr, als auch in politischer Hinsicht seit dem Herbst 1911 die Pforte infolge der drohenden Auseinandersetzung mit Italien sich Großbritannien zu nähern gesucht hatte. Es war sogar bis zu einem offiziellen Bündnisangebot seitens der Türkei gekommen[1]. Auch als London dies aus grundsätzlichen Erwägungen ablehnte, wurden die türkischen Annäherungsversuche nicht aufgegeben. So konnte die britische Staatsleitung mit einem gewissen Optimismus der türkischen Antwort auf ihre Vorschläge vom 29. Juli 1911 entgegensehen. Zwar wußten Sir Edward Grey und das Foreign Office, daß die Forderung einer Beteiligung Rußlands an der Golfstrecke von der Pforte nie angenommen werden würde[2], aber dieser Punkt war ja nicht mehr der wichtigste: die entscheidende Bedeutung lag vielmehr in der günstigen Regelung der Golffragen.

Die im Zeichen der Entspannung stehende Haldane-Mission warf jedoch noch einmal die Frage auf, ob es nicht doch besser sei, die Probleme, die wohl oder übel mit Deutschland geklärt werden müßten, jetzt in direkter Auseinandersetzung mit Berlin in Angriff zu nehmen. Vielleicht konnte sogar die alte englische Forderung auf Kontrolle des Golfabschnittes, die man seit dem letzten Frühjahr innerlich bereits abgeschrieben hatte, durchgesetzt werden. Obwohl die Antwort Graf Metternichs auf den ersten Fühler Greys am 20. Dezember 1911 nicht gerade freundlich geklungen hatte[3], wollte Grey diese — wahrscheinlich letzte — Möglichkeit nicht unausgenutzt vorübergehen lassen. So wurde Haldane bestimmt, in Berlin mindestens 51% zu verlangen. Am 13. Februar bereitete Grey die Vertreter Frankreichs und Rußlands auf diese Lösungsmöglichkeit vor. Unser Standpunkt sei der, so sagte er zu den Botschaftern, daß England auf der Strecke von Bagdad an „a controlling influence" haben müßte, und daß ferner die britische Stellung in Kueit nicht in Frage gestellt werden dürfe. Zur Beruhigung der Botschafter fügte er jedoch hinzu, daß nach wie vor die Zustimmung zur türkischen Zollerhöhung selbstverständlich erst

---

[1] B. D. IX, I, Anhang IV, S. 779—781; vgl. ebd. X, II, 37—39 (Oktober/November 1911); s. auch Lord Carnock S. 360.

[2] B. D. X, II, 36, 38 f., 44, 47 Absatz: Partition des Capitaux; 50 S. 67, 53; vgl. G. P. 31, 11471, 11476, 11478, 11480, 11491.

[3] G. P. 31, 11344; B. D. VI, 480; s. oben S. 75.

dann in Frage komme, nachdem auch Frankreich (zu Benckendorff: Rußland) sich mit Deutschland gütlich geeinigt habe [4].

Da erfuhr die britische Politik einen entscheidenden Wandel durch eine Unterredung des türkischen Botschafters in London Tewfik Pascha mit Sir A. Nicolson vom gleichen Tage [5]. Tewfik Pascha, durch den Besuch Haldanes in Berlin ernstlich beunruhigt [6], wies im Auftrage seiner Regierung in unmißverständlichen Worten darauf hin, daß Deutschland auf den Golfabschnitt, wenn auch unter gewissen Bedingungen, verzichtet habe. Die türkische Regierung wünsche daher keine Einmischung Berlins in die zwischen der Pforte und London bezüglich der Golfstrecke schwebenden Verhandlungen. Sie vertraue darauf „we (Engländer) should not open the question with Germany"; denn die Deutschen würden sich nur zu sehr freuen, sich an dem Unternehmen wieder beteiligen zu können oder von der ottomanischen Regierung für ihr Fernbleiben irgendwelche neuen Entschädigungen bezahlen zu lassen. Diese energische Warnung der Pforte fand gewiß in Sir Arthur Nicolson einen beredten Interpreten, da er die Politik seines Chefs, der eine direkte Verständigung mit Deutschland sicher nicht ungern gesehen hätte, nicht teilte.

Angesichts der noch ausstehenden türkischen Antwort auf die englischen Vorschläge vom Vorjahre schwenkte nun die gesamte außenpolitische Führung völlig in das türkische Fahrwasser ein. Wir erkennen nun die tieferen Ursachen für solche Äußerungen eines Crowe, daß das deutsche Angebot hinsichtlich der Bagdadbahn „bedeutungslos, wenn nicht unheilvoll ist und uns in Ungelegenheiten mit der Türkei bringen wird." Oder die dauernden Hinweise, daß die Bagdadbahnregelung "noch vom guten Willen der Türkei abhänge" [7].

Gewiß, Deutschland hatte mit seiner Forderung auf Abtretung von Sansibar und Pemba den Wandel der britischen Politik beschleunigen helfen; aber es mag doch als sicher gelten, daß das Gebot der Klugheit, wie die Forderung der Loyalität gegenüber der Türkei eine andere Haltung der Downingstreet gar nicht zugelassen hätte. Diese politische und moralische Bindung an die Türkei zwang die britische Außenpolitik, die Verständigung mit Deutschland wieder in den Hintergrund treten zu lassen! Kann man also ein gewisses Maß von Verständnis für die Beweggründe der englischen Handlungsweise aufbringen, so bleibt doch wiederum die traurige Tatsache bestehen, daß kein verantwortlicher englischer Politiker es für nötig fand, die Dinge auch einmal im Hinblick auf ihre Auswirkung auf Deutschland zu sehen. Im Interesse einer Vermeidung irgendwelcher deutscher Mißdeutungen der britischen Haltung wäre es allerdings angebracht gewesen, Berlin ganz offen über die tatsächliche Lage der Dinge zu informieren, wie es schließlich Ende

---

[4] B. D. VI, 514 f.; in dem Bericht Cambons nach Paris fehlt diese Mitteilung Greys gänzlich. D. D. F. 3me Sér. Bd. II, 30, 32.

[5] B. D. X, II, 42.

[6] Vgl. G. P. 31, 11480 f.; B. D. VI, 552.

[7] s. oben S. 76, Anm. 162, 164.

Juni durch Grey geschehen ist. Aber Sir Edward Grey war während der Wochen nach der Haldane-Mission von den inneren Zwistigkeiten über die Kohlenarbeiterfragen zu sehr in Anspuch genommen [8], als daß er sich bis in alle Einzelheiten um diese Angelegenheiten hätte kümmern können. Sir Arthur Nicolson jedoch, auf dessen Schultern, wie sein Sohn berichtet, die ganze Last der Verhandlungen lag [9], hat eine wahrhaft wohlwollende Behandlung Deutschlands nie am Herzen gelegen; am wenigstens aber in diesen Tagen, wo er sich lebhaft um die Liquidierung der Haldane-Mission bemühte.

Noch immer war die türkische Note nicht eingelaufen. Immerhin war, wie wir wissen, der Punkt ihrer Antwort schon jetzt klar, daß Rußland von jeder Beteiligung an dem Bau und an der Kontrolle ausgeschlossen werden würde. Diese Kenntnis veranlaßte Sir A. Nicolson mit Billigung Greys einen Erlaß an Sir G. Buchanan in Petersburg zu schicken, worin der Botschafter aufgefordert wurde, er sollte ganz vorsichtig in Erfahrung zu bringen versuchen, ob Sasonow wirklich an einer russischen Beteiligung an der Golfstrecke so großes Interesse habe [10]. Schon am folgenden Tage lief das Antworttelegramm Buchanans ein [11]: Der russische Außenminister hätte ihm zu verstehen gegeben, daß Rußland den bereits inoffiziell ventilierten türkischen Plan einer Verteilung der Kapitalien zu je 25% auf England, Frankreich, Deutschland und die Türkei, also unter Ausscheidung Rußlands, ablehnen werde, weil er die Triple-Entente der Oberkontrolle über die Golfstrecke berauben würde. Daher glaube er, es sei gut, wenn Rußland auf einer Beteiligung weiterhin bestünde. Zum Schluß hätte der Minister aber hinzugefügt, daß der türkische Vorschlag vielleicht doch eine — einzige — gute Seite habe, nämlich, daß es möglich sei, wenn Rußland sich von der Golfstrecke zurückziehe, Deutschland von der Transpersischen Bahn auszuschließen.

Die russische Antwort löste im Foreign Office nur geringe Freude aus [12]. Alwin Parker und Nicolson stellten vor allem heraus, daß der Wunsch nach einer russischen Beteiligung von Sasanow nicht sehr ernst vertreten worden sei, was vor allem aus dem letzten Absatz, der im übrigen sachlich noch nicht einmal gerechtfertigt sei [13], hervorgehe. Im Hinblick auf eine Entscheidung jedoch, ob man gegenüber der Türkei auf einer Berücksichtigung Rußlands weiter bestehen sollte, schieden sich die Geister: Der Fachmann Parker sah nunmehr den Moment gekommen, um im Interesse einer gütlichen und vor allem alsbaldigen Regelung des gesamten Fragenkomplexes der türkischen Forderung nachzukommen. Für Sir Louis Mallet und Sir. A. Nicol-

---

[8] Boveri, Sir Edward Grey und das Foreign Office S. 96 und 169, deutet an, daß dies vielleicht auch Absicht gewesen sein könnte.
[9] Lord Carnock S. 366.
[10] B. D. X, II, 43 (26. März); s. auch Fußnote 1.
[11] B. D. X, II, 44.
[12] Zum folgenden siehe die Vermerke zum Bericht Buchanans.
[13] vgl. B. D. X, II, 45.

son, sowie auch für den Botschafter Buchanan jedoch, war wiederum in erster Linie die Einheit der Entente maßgebend. Daher entschieden sie für das Verbleiben Rußlands als Partner. — In einem Punkte waren sich aber alle Beamten des Foreign Office einig; nämlich darin, daß erst einmal die türkischen Vorschläge abgewartet werden müßten, ehe eine endgültige Entscheidung gefällt werden könnte. In diesem Sinne wurde daher auch Parker von Nicolson angewiesen, vorläufig alles beim Alten zu lassen, also auf einer Beteiligung Rußlands zu bestehen.

Sir Edward Grey hielt sich in dieser internen Auseinandersetzung vollkommen zurück. Sein Signum unter dem letzten Vermerk Nicolsons beweist jedoch, daß er einmal von der ganzen Angelegenheit Kenntnis erhalten, und daß er eine ernstlich abweichende Meinung von der seines Unterstaatssekretärs nicht vorzubringen hatte.

Am 15. April überreichte Botschafter Tewfik Pascha endlich die langersehnte türkische Antwortnote [14]. Bei ihrer näheren Durchsicht entpuppte sie sich als eine große Enttäuschung. Der Abschnitt über die Strecke Bagdad—Basra enthielt den schon angekündigten Ausschluß Rußlands und die Berücksichtigung der übrigen vier Mächte zu je 25 v. H. Wenig zusagend für England war aber die Forderung, daß der Vorsitz und die entscheidende Stimme der Türkei vorbehalten sein sollte [15]. Denn dadurch war der Ententengruppe, wenn schon für England selbst nichts erreicht werden konnte, in keiner Weise das gewünschte Übergewicht garantiert. Noch weniger den englischen Wünschen entsprechend waren die wichtigsten übrigen Punkte: die Sicherung vor einem unerwünschten Weiterbau der Bagdadbahn von Basra bis zum Golf und die Festlegung des status quo am Golf selbst, vornehmlich aber in dem für Großbritannien so wichtigen Kueit. Die Türken hatten schon gegenüber den deutschen Vertretern in Konstantinopel kein Hehl daraus gemacht, — wie es auch aus der türkischen Note recht eindeutig zu entnehmen war — daß sie am liebsten die Regelung des Basra — Golfbahnbaues und der Kueit - Frage vertagt hätten [16]. Gerade diese Trennung aber behagte den Engländern am wenigsten, zumal sie nur zu gut die Türken als Meister der Verschleppungspolitik kannten. Im Gegenteil, man war in London gewillt, „ein für allemal mit Mesopotamien und der persischen Golffrage ein Aufwaschen zu machen“ [17].

Die enttäuschende türkische Antwort mußte nunmehr im Foreign Office erneut die Frage aufwerfen, ob England auf einer russischen Beteiligung an der Strecke Bagdad—Basra bestehen sollte. War noch

---

[14] B. D. X, II, 47.

[15] Siehe dazu B. D. X, II, 48 Vermerk Mallets, 50 Aufzeichnung Parkers und Hirtzels.

[16] Zum Bahnbau Basra-Golf, B. D. X, II, 47; G. P. 31, 11485—11488, 11493; zu Kueit: B. D. X, II, 47, 50; G. P. 31, 11485, 11492 f.; weitere Quellenangaben über die Kueit-Frage für das Jahr 1911 s. oben S. 61 Anmerkung 97.

[17] Kühlmann an Bethmann Hollweg: G. P. 31, 11488, vgl. 11486 f., 11493.

im vergangenen Jahre das allgemeinpolitische Moment maßgebend gewesen, so drängten sich nunmehr von selbst die sachlichen Erwägungen in den Vordergrund. Wenn auch Nicolson und Mallet damals erklärt hatten, daß die Hinzuziehung Rußlands dem Dreiverband die Majorität von 60% geben würde, so hatten sie dies doch mehr gesagt, um Grey auf ihre Seite zu ziehen. Nunmehr aber, wo die Aussicht auf eine vorteilhafte Verständigung mit Deutschland endgültig zerschlagen zu sein schien, und auf der anderen Seite auch die Türkei keinen befriedigenden Vorschlag gemacht hatte, mußte die Erhaltung des Übergewichtes für die Triple-Entente der letzte Hoffnungsschimmer sein, überhaupt zu einer annehmbaren Vereinbarung zu gelangen. Dieser an und für sich logischen und geradezu bestechenden Auffassung traten aber die Fachmänner Alwyn Parker und Sir Arthur Hirtzel, der Sekretär in der Politischen Abteilung des Ministeriums für Indien, in einer gemeinsamen, grundlegenden Aufzeichnung entgegen[18]. Ihre nüchternen, aber die Konsequenz der Dinge scharf erfassenden Überlegungen gipfelten in folgender Feststellung: die Konzession für die neu zu gründende Gesellschaft für den Bau von Bagdad bis Basra würde gemäß dem Statut der Deutschen Bagdadbahngesellschaft auf 99 Jahre festgesetzt werden. Das bedeute: England wäre während der ganzen Dauer der Konzessionszeit an Frankreich und Rußland gebunden, und zwar insofern, als die englischen Interessen von der jeweiligen Stellungnahme Frankreichs und Rußlands im Direktorium der Bagdadeisenbahngesellschaft abhängig seien. Durch den Zwang zur Sicherstellung einer gemeinsamen Politik der drei Mächte in Mesopotamien könnte möglicherweise die Handlungsfreiheit der englischen Regierung in anderen Fragen eingeschränkt werden. Außerdem wäre zu bedenken, daß die russischen Handelsinteressen mit den englischen keineswegs übereinstimmten. So habe für England die Golfstrecke — wenigstens auf absehbare Zeit — doch vor allem den Wert, daß es dadurch in Stand gesetzt würde, seinen einzigen Rivalen in West- und Nordpersien, Rußland, wirtschaftlich aus dem Felde zu schlagen (!). „We are accordingly far from being persuaded", so schließt die Aufzeichnung über diesen Punkt, „that it is in the interests of this country to insist upon Russian participation in the Bagdad—Bussorah section."

Diese klaren, über die begrenzten politischen Bedingtheiten der gegenwärtigen europäischen Mächtekonstellation hinausgehenden Darlegungen, konnten selbst bei dem durch das Phantom der „deutschen Gefahr" eingeengten politischen Horizont des Foreign Office ihre Wirkung unmöglich verfehlen. Bestimmt aber wird der, zwar gleichfalls sich ganz und gar mit dem bestehenden System identifizierende, aber doch viel vorsichtigere Sir Edward Grey sich der zwingenden Logik seiner Untergebenen nicht haben entziehen können. Leider fehlen uns hierfür jedwede Vermerke, Aufzeichnungen, Privatbriefe usw., die uns

[18] B. D. X, II, 50. Nach einem Vermerk Mallets hat Hirtzel zunächst auf der prorussischen Seite gestanden; ebd. 44.

einen genaueren Einblick geben könnten, wieweit die Wirkung des internen Memorandums gegangen ist. Die Tatsachen reden jedoch eine genügend deutliche Sprache.

Am 14. Juni ging wiederum eine „ganz vertrauliche" Anfrage nach Petersburg und nach Paris, ob die beiden Mächte noch immer auf einer Beteiligung beständen [19]. Es wurde sogar ein gewisser Druck für richtig gehalten, indem man die englischen Vertreter bei den jeweiligen Regierungen erklären ließ, daß jetzt Aussicht für England bestände, 50 v. H. der Anteile an dem Golfabschnitt zu bekommen. Eine Behauptung, die wenigstens nach dem vorliegenden Quellenmaterial — völlig aus der Luft gegriffen war! Eine Antwort der beiden Mächte auf die englische Anfrage ist in den Akten nicht zu finden. Wir besitzen nur einen Telegrammaustausch zwischen Paris und Petersburg, aus dem hervorgeht, daß Sasonow in dieser Frage gemeinsam mit Frankreich vorgehen wollte [20]. Während die Franzosen ihre Entscheidung wegen gewisser Verhandlungen mit Deutschland noch hinauszuschieben wünschten [21], gab Sasonow in einem Erlaß vom 17. Juni an Iswolsky in Paris eindeutig zu erkennen, daß er auf eine Beteiligung keinen Wert mehr legte [22].

In London konnte die Auffassung des russischen Außenministers nicht lange verborgen bleiben [23]. Bereits Ende des Monats war auch hier die Entscheidung gefallen. Am 25. Juni lagen die Dinge scheinbar noch in der Schwebe, denn Sir Edward Grey äußerte sich gegenüber Freiherrn von Marschall, daß die Frage der Beteiligung Rußlands noch nicht entschieden sei [24]. Jedenfalls war bereits am 4. Juli die vom Foreign Office ausgearbeitete Antwortnote auf die türkischen Vorschläge vom 15. April fertiggestellt, so daß sie an das Ministerium für Indien und an das Handelsamt zur Begutachtung gesandt werden konnte. Am 18. Juli schließlich wurde das englische Memorandum, das in einem Anhang schon einen Vertragsentwurf enthielt, mit einem offiziellen Begleitschreiben Greys dem türkischen Botschafter Tewfik Pascha übergeben [25].

---

[19] Benck. II, 631.

[20] Iswolsky, I, 355. — Darin dankt Poincaré Iswolsky für das russische Versprechen, mit seiner Entscheidung noch zu warten. — Dieser Bericht ist in dem Bericht Iswolskys bei Siebert, S. 359 nicht enthalten.

[21] Siebert, S. 358 f. — Zu den deutsch-französischen Verhandlungen während des Jahres 1912: D. D. F. 3me Sér. Bd. II, 128; ebd. III, 23, 426; s. dazu Ragey S. 112 f.

[22] „Jetzt sind wir bereit, auf diese Beteiligung zu verzichten." Siebert, S. 358.

[23] Es ist anzunehmen, daß der Downingstreet offiziell davon Mitteilung gemacht worden ist.

[24] B. D. X, II, 53; Marschall glaubt sogar aus dieser Andeutung entnehmen zu müssen: „Er (Grey) schien auf die Teilnahme Rußlands Wert zu legen." G. P. 31, 11493.

[25] B. D. X, II, 55 und Anlage. Das Memorandum ging unter anderem auch nach Konstantinopel zur Mitteilung an den russischen Botschafter. Am 12. Juli hielt Grey eine Rede vor dem Unterhaus, worin er in allerdings recht verschwommener Form die Grundsätze der englischen Absichten bekanntgab. Speeches on Foreign Affairs, S. 199 f.

Das englische Memorandum, das in seinem Vorwort auf die überragende Wichtigkeit der Regelung aller zwischen England und der Pforte schwebenden Fragen hinweist, sah als das wichtigste und entscheidenste britische Zugeständnis den Verzicht Englands auf eine Beteiligung an der Strecke von Bagdad bis Basra vor. Das hieß also, England ließ der Pforte völlige Freiheit darüber, welcher Gesellschaft oder welcher Nation der Bau und die Kontrolle über diesen Abschnitt überlassen würde. — Das in erster Linie die Bagdadbahngesellschaft in ihre alten Rechte wieder eintreten würde, war selbstverständlich. Aber auch dagegen hatte England nichts mehr einzuwenden [26]! — Dieses Opfer, so heißt es weiter in der britischen Note, sei gebracht worden, aus dem Wunsche heraus „to reach a comprehensive understanding without delay and controversy". Es schließe aber die Bedingung ein, daß man auch über die anderen Punkte zu einer befriedigenden Vereinbarung gelange. Denn die britische Regierung könne nicht vor die eigene Öffentlichkeit treten, ohne alle britischen Interessen vollauf sichergestellt zu haben. Die Bedingungen, die gestellt werden müßten, seien folgende:

1. Ausschluß jeglicher differenzieller Behandlung auf allen Eisenbahnen der Türkei.
2. Aufnahme zweier britischer, von Seiner Majestät Regierung genehmigter Vertreter in den Verwaltungsrat der den Bau oder Betrieb der Bahn von Bagdad nach Basra übernehmenden Gesellschaft.
3. Der Endpunkt der Bahn sollte in Basra sein.
4. Ohne vorherige Einigung mit Seiner Majestät Regierung und ohne für sie annehmbare Bedingungen soll über Basra hinaus keine Bahn in Richtung Persischer Golf gebaut werden.
5. Die Instandhaltung des Schatt-el-Arab [27] ist durch eine besondere Konvention zu garantieren.
6. Drei britischen Dampfern, außer den bereits zugelassenen, wäre die Schiffahrt zwischen Bagdad und Basra zu gestatten.

Der zweite für Großbritannien fast noch bedeutungsvollere Teil des Memorandums enthielt die britischen Wünsche zur Festlegung eines de facto et de jure status quo am Persischen Golf. Es wurde hierbei wiederum auf das große Opfer hingewiesen und die ernste Hoffnung ausgesprochen, die ottomanische Regierung werde die entsprechenden Punkte ihres Memorandums vom 15. April modifizieren. Erst wenn alle diese Probleme gütlich geregelt seien, ferner die Pforte das Vetorecht gegen die Anleihebefugnis Ägyptens aufhebe, und schließlich, wenn auch die anderen Mächte ihre Zustimmung geben würden, sei die britische Regierung bereit, in die Beibehaltung der Zollerhöhung von 8 auf 11 Prozent aus dem Jahre 1907, sowie in die weitere Zollerhöhung von 11 auf 15 Prozent zuzustimmen, und zwar je für einen Zeitraum von sieben Jahren.

---

[26] B. D. X, II, 57.
[27] Die gemeinsame Mündung der beiden Ströme Euphrat und Tigris.

Der englische Verzicht auf eine Beteiligung an der Bagdad—Basra-Strecke, den Wolf richtig als „a long step towards an amicable settlement of the whole Bagdad question“ [28], würdigt, mag uns überraschend schnell und radikal erscheinen. Allerdings wissen wir, daß die ersten Anzeichen für diese Entwicklung bereits im Frühjahr 1911 zu suchen sind, als London den Schwerpunkt von dem Südabschnitt in Mesopotamien auf die Golffragen legte. Dies war damals geschehen, weil der Mißerfolg der englischen Bagdadbahnpolitik eine Betonung der wirklich lebenswichtigen Interessen Englands ratsam erscheinen ließ. Unter diesem Gesichtspunkt erhält folgender Satz des britischen Memorandums eine besondere Bedeutung: England wünsche, „to reach a comprehensive understanding without delay and controversy“. Das heißt: England sah den gegenwärtigen Zeitpunkt für immerhin so günstig an, um mit allem möglichen Druck auf eine Lösung des gesamten Fragenkomplexes hinzuwirken; es war dabei gewillt, durch ein eigenes großes Opfer sein Teil dazu beizutragen. Fragen wir uns nun, warum gerade jetzt der Zeitpunkt für verhältnismäßig günstig angesehen wurde [29]. Es mögen dafür wohl in erster Linie drei Gründe maßgebend gewesen sein:

1. England hatte auf die türkischen Vorschläge vom 15. April zu antworten. Ein weiteres Verharren auf der alten Forderung einer Beteiligung Rußlands oder der Kontrolle über den Abschnitt ab Bagdad hätte die Inangriffnahme wirklich positiver Verhandlungen auf unabsehbare Znit hinausschieben können [30], zumal bei der gegenwärtigen unsicheren inneren und äußeren Lage der Türkei. Sir Edward Grey, das Foreign Office, wie sicher auch alle weiteren an den Problemen interessierten Ministerien und Abteilungen wußten aber ganz genau, daß jede Verzögerung nicht England, sondern Deutschland zugute kommen würde, daß jeder Kilometer

---

[28] Wolf, S. 91; auch Ragey stellt fest, daß sich Englands Haltung vollkommen gewandelt habe, S. 109.

[29] Durch die Veröffentlichung der speziellen englischen Akten (Band X, II) ist über die Frage des Zeitpunktes erst genaue Klarheit geschaffen worden. Die meisten Historiker, so Butterfield, Earle, Ragey, Wolf glaubten, besonders nach den deutschen Akten urteilend, den entscheidenden Schritt Englands erst für das Frühjahr 1913 ansetzen zu müssen. Obwohl abgesehen von der Rede Greys vor dem Unterhaus am 10. Juli 1912 (Speeches on Foreign Affairs, S. 199 f.) bereits die Cambridge History of Foreign Policy (S. 479; sie erschien im Jahre 1923) den richtigen Zeitpunkt erkennen läßt. Es entfällt damit auch die unsinnige Behauptung Fürst Lichnowskys, die er in seiner berüchtigten Schrift: „Meine Londoner Mission“ aufstellt (S. 23 f.; vgl. „Auf dem Wege zum Abgrund“ I, S. 114 f): „Das wichtigste Zugeständnis, das Sir Edward Grey mir persönlich (vom Verf. gesperrt) gemacht hatte, war die Verlängerung der Bahnstrecke bis Basra. Dieser Standpunkt war nämlich unsererseits aufgegeben worden zu Gunsten des Anschlusses nach Alexandrette; Bagdad bildete bisher den Endpunkt der Bahn. (!!!)“ — Fürst Lichnowsky trat erst Mitte November 1912 seinen Posten als Nachfolger des verstorbenen Freiherrn von Marschall an, während die englische Entscheidung bereits vier Monate vorher gefallen war.

[30] Vgl. die Unterredung zwischen Nicolson und Cambon vom 20. September 1912. B. D. X, II, 57.

Fortschritt im Bahnbau — und Deutschland betrieb den Bau mit aller Intensität [31] — die Stellung Englands noch mehr schwächen würde.

Als Kronzeugen für diese These können wir Alwyn Parker, den Fachmann und Vertreter des Foreign Office bei den speziellen Bagdadbahnverhandlungen der Jahre 1912—14 anführen. In seinem während des Krieges anonym erschienenen Artikel über die diesbezüglichen Verhandlungen schreibt der Junior Clerk folgendes [32]: „... the immediate problem was to render the Bagdad Railway ... as innocuous as possible before the enterprise has been brought singlehanded to a practical completion, when the German attitude would undoubtedly have hardened and less favourable terms could have been obtained ... The really operative and governing consideration, ... undoubtedly was the conviction that a settlement of the Bagdad Railway and cognate questions could no longer be delayed without irreparable prejudice to our position in the Persian Gulf and our longstanding commercial interests in S. W.-Persia and Mesopotamia."

2. Die gegenwärtige Ohnmacht der Türkei und die dadurch bedingte Anlehnung an England, ließ die Hoffnung nicht unbegründet erscheinen, daß die englischen Wünsche respektiert würden. Sir Louis Mallet hatte schon anläßlich des türkischen Vorschlages vom 15. April diesem Gedanken ganz ungeschminkt Ausdruck verliehen, indem er meinte, England dürfe schon hartnäckig sein, da die Pforte in diesem kritischen Zeitpunkt ihrer auswärtigen Beziehungen darauf bedacht sein müsse, sich mit England gutzustellen. Er fuhr dann fort, er glaube, deshalb „that we shall never have a better opportunity for negotiation" [33].
3. Rußland hatte seinen Anspruch auf eine Beteiligung freiwillig aufgegeben. England hatte also freie Hand.

Wenn es nun auch seinerseits auf eine Beteiligung verzichtete, so war das wohl ein Opfer gegenüber der Türkei. Es bedeutete aber auch zugleich wiederum eine Rücksichtnahme gegenüber Rußland und Frankreich [34]. Denn nun konnte wenigstens keiner der Ententenpartner dem englischen Genossen vorwerfen, er hätte sie nur abschütteln wollen, um auf ihre Kosten sich mit der Türkei und dem bisherigen gemeinsamen Gegner Deutschland zu verständigen! Lieber nahm Sir Edward Grey auch jetzt wieder ein Opfer auf sich, als

---

[31] Noch in diesem Jahre erreichte die Bahn den Euphrat. Über den Fortschritt im Bahnbau 1911—14 s. Earle, S. 113 f.

[32] The Bagdad Railway Negotiations in: Quarterly Review, Oktober 1917, S. 525 f.

[33] B. D. X, II, 47 Vermerk (25. April).

[34] Paris hatte sich bis jetzt zu der ganzen Angelegenheit noch nicht geäußert. Als daher Paul Cambon am 17. September Nicolson erklärte, Frankreich wünsche sich an der Bagdadbahn zu beteiligen, erwiderte der Unterstaatssekretär nur kurz: "This intimation had arrived too late." B. D. X, II, 57.

daß er auch nur den geringsten Anlaß zu einer Spannung innerhalb des Dreiverbandes auf diesem recht prekären Felde der Weltpolitik gegeben hätte. Was Rußland im besonderen betrifft, so erinnern wir uns an die Stelle aus der Aufzeichnung Parkers und Hirtzels, wo als der Wert der Golfstrecke für England letzten Endes die Überschwemmung Persiens mit britischen Waren bezeichnet wurde [35]. Es wäre sicher für Sir Edward schwer gewesen, dem britischen Handel gewaltsam Zügel anzulegen, nur um den russischen Partner nicht zu schädigen. War es da nicht besser, sich gar nicht erst in dieses Dilemma zu begeben?

Es ist schwer, neben diesen drei zwingenden Gründen [36] noch einen vierten zu suchen, der etwa die klare Tendenz einer Annäherung Englands an Deutschland wiederspiegelt. Die Ansätze zu einem direkten deutsch-englischen Ausgleich während der Haldane-Mission hatte England mit Absicht verkümmern lassen. Die Rücksicht auf die Türkei hatte den Gedanken einer Verständigung mit Deutschland völlig in den Hintergrund gedrängt. Es datiert von da an eine grundlegend neue Epoche der englischen Bagdadbahnpolitik. Die zwei wichtigsten ersten Phasen haben wir eingehend verfolgt: 1. die enttäuschende Wirkung der türkischen Vorschläge vom 15. April und 2. die Erkenntnis, daß eine unbeschränkte Bindung Englands an Frankreich und Rußland u. U. in näherer oder weiterer Zukunft sich sehr unangenehm auswirken könnte. Es muß also auch jetzt wiederholt werden, daß das entscheidende englische Opfer weder als eine der unmittelbaren positiven Auswirkungen der Haldane-Mission, noch als ein bewußter Schritt zu einer Verständigung oder gar zu einer Annäherung an Deutschland gewertet werden darf.

Allerdings hatte Sir Edward Grey, was durchaus anzuerkennen ist, nicht den Wunsch, eine Übereinkunft mit der Türkei etwa nach dem Prinzip vom Jahre 1910 des „Vor-die-vollendete-Tatsache-Stellens" abzuschließen, sondern er verfolgte nunmehr von vornherein das Ziel, die Sicherstellung der britischen Interessen auf das Maß zu beschränken, das auch eine Anerkennung von seiten Deutschlands nicht ausschloß [37].

[35] Siehe oben S. 86.

[36] Wolf, S. 91, geht auf die Gründe des englischen Wandels nicht näher ein. Immerhin meint auch er, daß Sir Edward Grey besonders darauf bedacht war, den status quo am Persischen Golf festzulegen. — Ragey dagegen schreibt den einzelnen Mächten allzu freundlich-pazifistische und „vernünftige" Regungen zu, wenn er das gesamte Verständigungswerk unter die Frage stellt: „Mais à quoi bon chicaner encore?" Die Völker hätten sich gegenseitig dort lange genug bekämpft. „Le mieux ne serait-il pas, puisque la collaboration loyale était impossible de changer résolument de politique, de travailler chacun chez soi, dans „sa zone", sans gêner le voisin?" (S. 103; vgl. S. 125).

[37] Am 25. Juni unterrichtete Sir Edward Grey Marschall von seinen Absichten: England werde dem türkischen Wunsch gemäß zunächst mit der ottomanischen Regierung allein verhandeln. Doch wenn die Frage der Beteiligung geregelt sei, werde er sich selbstverständlich auch mit Berlin auseinandersetzen. Auf jeden Fall würde er wissen lassen, zu welchem Ergebnis man gelangt sei; aber auch, wenn die Verhandlungen abgebrochen würden. B. D. X, II, 53; vgl. G. P. 31, 11493.

Die Gründe hierfür waren sicherlich wiederum zunächst durch die Sache selbst bedingt; denn ein Ausgleich mit Deutschland mußte einmal erreicht werden, da der politische status quo am Persischen Golf erst und nur dann endgültig garantiert war, wenn auch Deutschland ihn anerkannte. Zudem wollte England auch eine feierliche Versicherung Berlins, die Bagdadbahn ohne Genehmigung nicht über Basra hinaus zu bauen. Andererseits — und hier überschneiden sich die Motive — wird es sicher Grey nicht unlieb gewesen sein, eine Maßnahme zu treffen, bei der das Reich auch einmal den Vorteil daraus ziehen konnte. Es war wohl so: der Anlaß, und zwar der einzige, wirklich bestimmende zu dem englischen Verzicht war der Zwang der Notwendigkeit. Ohne ihn hätte auch der gemäßigte Sir Edward Grey nie den Schritt unternommen. Da er aber einmal getan werden mußte, war es gut, daß diesmal der Nutznießer Deutschland war. Denn nie hatte Sir Edward ein Interesse an einem gespannten Verhältnis zwischen Deutschland und England gehabt, am wenigsten in diesen Monaten. Doch muß man sich hüten, die „Entspannungstendenz" etwa dem Wunsche nach „Verständigung" oder „Annäherung" gleichzusetzen. Denn jene schloß z. B. nicht aus, daß gerade in eben diesen Monaten die folgenschwere Umgruppierung der englischen und französischen Flotteneinheiten stattfand, wodurch England den Schutz der französichen Nordküste und damit eine schwerwiegende moralische Verpflichtung gegenüber dem Ententenpartner übernahm [39].

Der Inhalt der englischen Vorschläge wurde von London gegenüber Frankreich und Deutschland streng geheim gehalten. Auch die türkischen Politiker ließen nichts verlautbaren. Doch sickerte immerhin von türkischer Seite soviel durch, daß zwar der die Strecke Bagdad—Basra betreffende Teil der englischen Vorschläge eine wohlwollende Aufnahme in Konstantinopel gefunden hätte, daß jedoch die Verhandlungen über die Fragen des Persischen Golfes „nicht aussichtsvoll" lägen [40]. Zu einer türkischen Antwort auf den britischen Plan ist es wegen innertürkischer Unruhen, sowie wegen der durch den Abschluß des türkisch-italienischen Konfliktes und durch den Ausbruch des Balkankrieges hervorgerufenen Belastung bis zum Frühjahr 1913 nicht gekommen [41].

---

[38] Freiherr von Marschall bezeichnet in dem einzigen, ausführlichen Bericht seiner kurzen Londoner Amtszeit den ehrlichen Wunsch nach „Entspannung" als die allgemeine Tendenz der gegenwärtigen englischen Außenpolitik. „Dieser Wunsch ist nicht etwa eine höfliche Redensart..., sondern nach meiner Überzeugung das Produkt der nüchternen Erkenntnis, daß die englische Politik mit der „Spannung", die sie im vorigen Jahre provozierte, sehr schlechte Geschäfte gemacht hat." G. P. 31, 11435, S. 242 (11. August). — Auch Parker betont in dem schon erwähnten Artikel, daß die britische Regierung zweifellos das „heiße Bestreben" gehabt habe, mit Deutschland zu einem Arrangement zu kommen. A. a. O. S. 526.

[39] Zu dieser Maßnahme als neueste Darstellung Gooch, Before the War, II, S. 86 ff., 162 ff.

[40] Bericht Kühlmanns vom 21. August 1912. G. P. 31, 11496.

[41] G. P. 31, 11496 Fußnote; vgl. B. D. X, II, 58.

2. *Die Verhandlungen der Jahre 1913/14.*

Mitte Februar 1913 wurden die englisch-türkischen Verhandlungen durch Hakki Pascha, dem ehemaligen Großwesir und jetzigen türkischen Bevollmächtigten bei den Londoner Konferenzen wieder aufgenommen. Sie führten diesmal zu einem verhältnismäßig raschen Abschluß, was angesichts der furchtbaren militärischen Niederlagen der Türken nicht zu verwundern ist [42]. Am 6. Mai war ein „vorläufiges Einverständnis" erzielt, das 1. eine Eisenbahnkonvention für Kleinasien, 2. die Festlegung des status quo am Persischen Golf und 3. die Schatt-el-Arab-Frage umfaßte. Sir Arthur Nicolson und Sir Edward Grey sprachen ihre höchste Genugtuung über den befriedigenden Abschluß aus und beglückwünschten lebhaft die Mitwirkenden [43].

Die noch ausstehenden wichtigsten Fragen, sowie einige Neuredaktionen der bereits in Angriff genommenen wurden knapp drei Monate später, am 29. Juli geregelt [44]. Es handelte sich bei den neuen Fragen in erster Linie um eine Übereinkunft in den Flußschiffahrtsangelegenheiten und die Festlegung der Bedingungen hinsichtlich der englischen Genehmigung zur türkischen Zollerhöhung. Und kaum vierzehn Tage darauf, am 12. August, konnte die Eisenbahnkonvention ad referendum paraphiert werden [45]. Die endgültige Unterzeichnung und damit das Inkrafttreten aller Abkommen konnte nach dem englischen Memorandum vom 18. Juli 1912 erst dann erfolgen, wenn auch Deutschland, Frankreich und Rußland bereit waren, der türkischen Zollerhöhung zuzustimmen [46].

Die geheimen englisch-türkischen Besprechungen erregten in B e r l i n zunächst einiges Mißtrauen; wußte man doch nicht, ob nicht auf deutsche Kosten eine Einigung zwischen London und Konstantinopel zustande kam. Es war tatsächlich nur diese Sorge; denn an und für sich hatten die deutschen politischen und Wirtschaftskreise sogar ein großes Interesse an einer gütlichen englisch-türkischen Übereinkunft, da sie die Voraussetzung auch für eine deutsch-englische war [47]. Daher warnte sogar der Nachfolger Marschalls am Goldenen Horn, Freiherr von Wangenheim den Großwesir vor jeder türkischen Intransigenz gegenüber England [48].

---

[42] Alwyn Parker stellte befriedigt fest, daß Hakki Pascha "so accomodating" gewesen sei. B. D. X, II, 68 (S. 116),

[43] An den Verhandlungen waren aktiv beteiligt: Auf englischer Seite: A. Parker, Sir A. Hirtzel vom Ministerium für Indien und Sir Llevellyn Smith vom Handelsamt; auf türkischer Seite Hakki Pascha.

[44] B. D. X, II, 124.

[45] B. D. X, II, 133.

[46] s. oben S.

[47] Marschall: G. P. 31, 11482; B. D. X, II, 53; Kühlmann: G. P. 31, 11488; Deutsche Bank: ebd. 11483; B. D. X, II, 72. Siehe auch Helfferich, Der Weltkrieg, I, S. 146.

[48] „Ich setze voraus, daß die Verhandlungen mit vollkommener Offenheit und Loyalität England gegenüber geführt werden." G. P. 37, 14718 (11. März 1913).

Die deutsche Besorgnis war nicht ganz unbegründet. Daß aber nicht nur England sondern ebenso auch Deutschland durch türkische Unaufrichtigkeit und Winkelzüge bedroht werden könnte, haben unsere Bankiers und Politiker wohl weniger geahnt. Und doch war dem so. Für einige Monate versuchte nämlich der türkische Unterhändler in London Hakki Pascha, möglicherweise sogar mit Wissen und Billigung des Großwesirs [49], England und Deutschland gegeneinander auszuspielen. Er war es, der nach dem britischen Verzicht auf die Strecke Bagdad—Basra noch bis zum Mai 1913 das Gerücht nach Berlin lancierte, als wenn die englische Antwort vom Sommer 1912 den Bau des Abschnittes durch die Türkei selbst — also den alten türkischen Staatsbahnplan vom Jahre 1910 nun englischerseits präsentierend [50] — gefordert hätte [51]. Am 19. März informierte der Großwesir Freiherrn von Wangenheim sogar dahingehend,[52] Hakki Pascha habe ihm angeraten, das Schwergewicht bei den Verhandlungen mit England nicht auf die Bagdadbahn zu legen: „Die Engländer würden immer unruhig, sobald die Bahnfrage berührt würde (!)." Es wäre besser, durch „fast völliges Nachgeben" in den anderen Punkten England „günstig zu stimmen" [53]. Worauf die Türken eigentlich hinauswollten, zeigte sich einige Tage später, als Mahmud Schewket dem stellvertretenden Direktor der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, Herrn Günther, mitteilte: „Deutschland möge sich wegen der Golflinie doch direkt mit England verständigen" [45]. Das Ziel war unzweifelhaft folgendes: Deutschland, das von dem englischen Verzicht ja noch nichts ahnte, sollte ein für England ‚günstiges' Angebot machen. Wenn London sich darauf einließe, es sich also an der Golfstrecke wieder beteiligte, so folgerten die Türken, konnte es auch nicht mehr dauernd von dem „großen Opfer" sprechen, das es um der Verständigung willen gebracht habe, und wofür es nun auch Entgegenkommen seitens der ottomanischen Regierung zu beanspruchen habe. Diese Intrigue war also letzten Endes gegen England gerichtet, wenn auch Deutschland dabei zugleich der Leidtragende gewesen wäre. Es war das ein — allerdings untauglicher — Versuch, alte Methoden der Abdul Hamid'schen Ära wieder zu neuem Leben zu erwecken. Er ist glücklicherweise gescheitert, und zwar deshalb, weil er zu wenig den

---

[49] Mahmud Schewket Pascha hielt sich allerdings immer völlig zurück und betonte jedes Mal die Berichterstattung seines Bevollmächtigten als Quelle. Es wäre allerdings ein starkes Husarenstückchen von Hakki Pascha, wenn er seinen höchsten Vorgesetzten monatelang an der Nase herumgeführt hätte. Daher möchten wir annehmen, daß auch Mahmud Schewket nicht ganz unschuldig ist. Zumal er auch im Besitz des englischen Memorandums vom Juli 1912 sein mußte.

[50] Siehe oben S. 54 f.

[51] G. P. 31, 11496; G. P. 37, 14717, 14719—23, 14726, 14730, 14737. Das unsaubere Spiel der türkischen Diplomaten konnte erst durch Veröffentlichung der britischen Dokumente entlarvt werden.

[52] G. P. 37, 14723; vgl. 14730.

[53] Noch ein Jahr vorher hatten die Türken gerade umgekehrt die anderen Fragen zurückstellen wollen.

[54] G. P. 37, 14726 (26. März).

eigentlichen Zielen der englischen Politik wie auch dem Grundcharakter der deutschen Bagdadbahnpolitik Rechnung trug.

Als die Türken merkten, daß ihr Plan keinerlei Aussichten besaß, stellten sie ihre Bemühungen ein. Fürst Lichnowsky aber, der Nachfolger Freiherrn von Marschalls in London, der nach dem „wahren Grund dieser Erscheinung" forschte, fand sie — „im Laufe sorgfältig vorgenommener Sondierungen" — bei England[55]! Englands Fünfmächteplan von 1911, dessen Rücksicht auf Rußland und Frankreich sollten daran Schuld sein, daß die Bagdadbahnfrage zwischen der Türkei und England nicht vorwärts kam. Die deutschen Politiker waren also restlos dem türkischen Bluff zum Opfer gefallen[56]! Nicht das ist aber das Bemerkenswerte an dieser fast komisch anmutenden Episode, sondern die Tatsache, daß das Mißtrauen gegenüber England selbst bei einem Verständigungsfanatiker wie Lichnowsky doch so stark war, daß fast grundsätzlich bei jeder Schwierigkeit, die sich in der Bagdadbahnfrage erheben mochte, die Schuld bei England gesucht wurde. Diese aus fast zwei Jahrzehnten englischer Bagdadbahnpolitik stammende bittere Erfahrung sollte allerdings in den kommenden eineinhalb Jahren einen erfreulichen Wandel erleben.

Die Besorgnis der deutschen Kreise, England und die Türkei könnten sich auf ihrem Rücken einigen, veranlaßte die Deutsche Bank in einer ausführlichen Denkschrift zu der derzeitigen Lage, soweit sie bekannt war, Stellung zu nehmen[57]. Ihr Grundzug war der, ein Übereinkommen mit England möglichst zu erleichtern. Zu diesem Zweck wurden die Grenzen abgesteckt, bis zu denen Deutschland höchstens entgegenkommen könnte. Die Deutsche Bank war demnach bereit:

1. Der Ausschaltung jeglicher Differentialtarife und
2. der Aufnahme eines britischen Vertreters in den Aufsichtsrat der Bagdadbahngesellschaft und zweier weiterer Vertreter für den Abschnitt Badad—Basra zuzustimmen.
3. Auf die Strecke Basra—Golf — „die Gewährung entsprechender Kompensationen vorausgesetzt" — endgültig zu verzichten, obwohl diese englische Forderung beträchtlich über den Rahmen der Konvention vom 21. März hinausginge.

Über die englischen Wünsche hinsichtlich der Strecke Bagdad—Basra war die Deutsche Bank noch im unklaren. Sie hatte zwar von Mahmud Schewket Pascha die Andeutung erhalten[58], England würde bei Erfüllung seiner übrigen Wünsche möglicherweise „den Bau und Betrieb der Südstrecke bis Basra der bestehenden

---

[55] G. P. 37, 14737 (8. Mai).

[56] Nur Wangenheim wurde allmählich über die Tätigkeit Hakki Paschas mißtrauisch. Siehe G. P. 37, 14720.

[57] G. P. 37, 14721, 17. März 1913.

[58] Das würde wiederum dafür sprechen, daß der Großwesir tatsächlich von dem Bluff seines Londoner Bevollmächtigten nichts wußte. Allerdings könnte er auch den ersten Versuch gemacht haben, sich aus der Affaire zu ziehen.

Bagdadbahngesellschaft ... überlassen, die dann zwei Vertreter in ihren Verwaltungsrat wählen würde[59], aber diese Lösung war denn doch zu günstig, als daß man diesem Gerücht nicht mit umso größerer Skepsis gegenübertrat. Die zweite Möglichkeit, mit der die beiden Direktoren von Gwinner und Helfferich rechneten, war die in der Konvention vom 21. März 1911 vorgesehene: der Bau der Strecke durch eine neu zu gründende ottomanische Gesellschaft. Dagegen hatten sie bei gewissen Sicherungen und Entschädigungen im Prinzip nichts einzuwenden. Die dritte Lösungsmöglichkeit, der Bau und die Kontrolle durch den türkischen Staat, fand dagegen wenig Gegenliebe.

Von den deutschen Zugeständnissen war unbedingt das bedeutsamste der Verzicht auf die Strecke Basra—Golf. Er konnte ausgesprochen werden, weil es weder den deutschen Fachkreisen, noch den deutschen Diplomaten darum ging, einen festen Platz am Persischen Golf zu gewinnen. Schon im Jahre 1903 hatten Deutschland und England bezüglich dieser Frage kurz vor einer Einigung gestanden; bei einem Besuch in Windsor im Herbst 1907 hatte Kaiser Wilhelm II. den Briten ein „Tor" am Persischen Golf in Aussicht gestellt. Dieser Punkt war also eigentlich nie ein unüberwindliches Hemmnis zwischen den beiden Ländern gewesen. Man war nur deshalb nicht zu einer Einigung gelangt, weil England sich eben nicht mit einem „Tor" begnügen wollte, sondern ein Jahrzehnt lang zu dem Tor eine breite Zufahrtsstraße — Mesopotamien — für sich beanspruchte. Deutschland konnte weiterhin den Verzicht aussprechen, weil die von Fachleuten inzwischen durchgeführten Untersuchungen eindeutig ergeben hatten, daß der Schatt-el-Arab ohne allzu große Kosten und Schwierigkeiten zu einem Großschiffahrtsweg ausgebaut werden könnte. Dadurch wäre der direkte Weitertransport zu Schiff vollauf gewährleistet wie in einem Golfhafen.

Als „einzige Kompensation von größerer Bedeutung" verlangte die Deutsche Bank von England „die wohlwollende Förderung des Bagdadunternehmens ... und die aufrichtige und positive Mitarbeit einer englischen Finanzgruppe an der Durchführung dieses Unternehmens". Es sei denn, daß die deutsche Regierung „im Interesse der deutschen Gesamtpolitik" anderweitige Kompensationen für wünschenswert halte. Im übrigen wollte man sich wegen des Verzichtes an die Türkei wenden, und von ihr Entschädigungen verlangen[60]. Eine Schwierigkeit, so hob die Denkschrift hervor, bestände jedoch darin, daß der Wunsch einer englischen finanziellen Beteiligung leider kaum geäußert werden könnte, ohne daß der Eindruck einer deutschen Hilfsbedürftigkeit entstände.

Die Wilhelmstraße war mit den Gedanken und Vorschlägen der Deutschen Bank vollauf einverstanden. Die Botschafter in Konstantinopel und London wurden daher durch das Auswärtige Amt in diesem Sinne unterrichtet[61]. Fürst Lichnowsky jedoch wurde angewiesen, von sich aus das Thema der Bagdadbahn nicht zu berühren, und, falls

[59] G. P. 37, 14721, S. 149; vgl. 14719.
[60] Ebd. S. 151; vgl. ebd. 14731.
[61] G. P. 37, 14722, 14725 (19. und 25. März).

es von den englischen Staatsmännern angeschnitten werde, sich auf den Standpunkt des beatus possidens zu stellen und entsprechende Kompensationsvorschläge abzuwarten.

Mit dieser deutschen Stellungnahme war die Voraussetzung zu fruchtbaren Verhandlungen endgültig geschaffen. Die deutsche Regierung war endlich von dem falschen Weg abgekommen, Verständigungsmöglichkeiten nur auf dem direkten Wege einer politischen Formel zu suchen und die peripheren Fragen nur dazu zu benutzen, das Gericht den Engländern etwas schmackhafter zu machen und sie dadurch auf der von Deutschland gewünschten Linie zu halten. Diese Politik hatte anläßlich der Haldane-Mission zum dritten Mal ein Fiasko erlebt. Nunmehr sollten die peripheren Fragen aus sich selbst heraus wirken. Das Vorbild der Ententen ließ die deutschen Staatsmänner hoffen, daß diese Methode auch für eine generelle Verständigung nicht ohne Bedeutung sein werde.

Angesichts des entscheidenden Schrittes Englands vom Jahre 1912 war es nun nur noch eine Frage der Zeit, wann es sich offenbaren würde, wie nahe sich die beiden Regierungen gekommen waren.

Anfang April überraschte Sir Edward Grey Fürst Lichnowsky und alle deutschen Diplomaten und Fachkreise mit der Bekanntgabe der britischen Vorschläge[62]. Nachdem sich die Wilhelmstraße mit der Deutschen Bank in Verbindung gesetzt hatte — was von nun an regelmäßig geschah[63] — wies von Bethmann Hollweg Fürst Lichnowsky am 26. April dahingehend an, daß die deutsche Regierung mit den englischen Vorschlägen einverstanden sei, falls die englische Regierung „hinsichtlich der Finanzierung und des Baues der Bahn künftig zum mindesten wohlwollende Neutralität beobachtet“[64]. Wie groß die freudige Überraschung aller interessierten deutschen Kreise war, beweist der folgende Satz aus dem gleichen Erlaß: „Wenn die englischen Wünsche von Sir Edward Grey ... erschöpfend wiedergegeben sind, bleiben sie allerdings hinter den Befürchtungen unserer Interessenten zurück“.

Nun, da einmal das Eis gebrochen war, wurden schnell die „Elemente eines Handelsgeschäftes“ festgelegt. Die erste eingehende Unterredung (am 7. Mai) zwischen den beiden Fachleuten, dem deutschen Botschafter von Kühlmann und Alwyn Parker, die auch in Zukunft die sachlichen Einzelheiten fast ausschließlich erörterten, verlief zur vollsten Zufriedenheit beider Teile[65]. Bereits einen Monat später

---

[62] G. P. 37, 14728.
[63] G. P. 37, S. 161 Fußnote.
[64] G. P. 37, 14731; vgl. B. D. X, II, 65.
[65] B. D. X, II, 66; vgl. die befriedigten Vermerke Nicolsons und Greys; siehe auch G. P. 37, 14739 f. Bereits am 3. Mai hatte die Deutsche Bank dem Auswärtigen Amt mitgeteilt, daß ihr scheine, „daß in der Tat eine solche Verständigung nach zehnjährigem Streit nunmehr möglich sei“, ebd. 14735.

war die Lage durch Vorbesprechungen soweit geklärt, daß England einen ersten vollständigen Entwurf zu einer „Anglo-German Declaration" überreichen konnte [66].

Es würde zu weit führen, die nun einsetzenden Verhandlungen im einzelnen zu verfolgen. Ein Gesamtüberblick mag daher genügen.

Seit Anbeginn ist die Bagdadbahn eine Frage von internationaler Bedeutung gewesen. Sie wurde es umsomehr, als England aus seiner Ententenkonzeption heraus Frankreich und Rußland versicherte — und Grey wiederholte es gerade in diesen Monaten oftmals [67] —, daß die Zustimmung zur türkischen Zollerhöhung, die die Aufgabe des Widerstandes gegen die Bahn nach außen kundtun sollte, erst dann erfolgen würde, wenn auch die französischen und russischen Wünsche befriedigt seien. Im Frühjahr 1913 bestand kein Zweifel mehr, daß die Zeit der Liquidierung der Bagdadbahnfrage endgültig gekommen war. Und da weder Paris noch Petersburg leer ausgehen wollten, mußten sie sich nunmehr in den Verhandlungsgang einschalten. So kam es im ganzen zu folgenden Verhandlungen: Zwischen 1. England und der Türkei, 2. England und Deutschland, 3. Deutschland und der Türkei, 4. Deutschland und Frankreich, 5. Frankreich und der Türkei, 6. Rußland und der Türkei [68]. Alle diese Vereinbarungen, die sich in vielen speziellen Punkten überschnitten, mußten im gesamten aufeinander abgestimmt sein.

War schon dadurch ein Höchstmaß an Kompliziertheit erreicht, so steigerte sich das Ganze zu einem fast unentwirrbaren Verhandlungslabyrinth durch die Ansprüche, die nach den türkischen Niederlagen nun auch Italien, Österreich-Ungarn und Griechenland bezüglich gewisser Unternehmungen in den verschiedenen Provinzen Kleinasiens erhoben [69]. Dadurch wurden wiederum Erörterungen dieser Mächte auch mit Deutschland, England und Frankreich notwendig. Schließlich trafen sich alle Nationen, einschließlich der Balkanstaaten, zu einer Konferenz in Paris, die die Aufgabe hatte, alle durch die Balkankriege aufgeworfenen Finanzprobleme zu klären.

Bei all diesen Auseinandersetzungen handelte es sich fast ausschließlich um rein wirtschaftliche Angelegenheiten. Dennoch war ihre eminent politische Bedeutung nicht zu verkennen, da es, wie auch die Pforte wußte, letztlich dabei um Sein oder Nichtsein des ottomanischen Reiches ging. Es ist der Vernunft, aber in vielleicht noch stärkerem Maße der gegenseitigen Eifersucht der europäischen Großmächte zu verdanken, daß die wirtschaftliche Seite der Probleme bei allen Verhandlungen im

---

[66] B. D. X, II, 89 und Anlage. G. P. 37, 14754 und Anlage I. In der Anlage II übersandte Fürst Lichnowsky gleich einen Gegenentwurf, der von der Londoner Botschaft in Zusammenarbeit mit Dr. von Gwinner und Direktor Huldermann von der Hamburg-Amerika-Linie, die beide zufällig in London weilten, verfaßt worden war. Siehe auch ebd. 14755.

[67] B. D. X, II, 75; Benck. III, 961, 964 f., 967 f.; G. P. 37, 14737.

[68] Die deutsch-russischen Angelegenheiten waren mit der Konvention vom 19. August 1911 abgeschlossen.

[69] Die Balkanprobleme sind hierbei nicht berücksichtigt!

Vordergrund blieb[70]. Andererseits gehen wir wohl nicht fehl in der Annahme, daß nur die durch die gegenwärtige Ohnmacht bedingte türkische Nachgiebigkeit, sowie der Wunsch der ottomanischen Regierung, sich der Hilfe der Großmächte für ihr allgemeines Aufbauwerk zu versichern[71], überhaupt erst die Lösung der Bagdadbahnfrage ermöglicht hat.

Es ist selbstverständlich, daß ein so umfangreicher und ineinander vielfach verzahnter Verhandlungskomplex nicht in kurzer Zeit zum Abschluß gebracht werden konnte. Umsoweniger, als alle Mächte in Anbetracht der grundlegenden Bedeutung der Verständigung um jede Einzelheit erbittert kämpften; konnte doch gerade sie später zum entscheidenden Ansatzpunkt gegnerischer Ansprüche werden. Im Sommer 1914 standen daher noch mehrere Abkommen aus.

Die Bemühungen um die Regelung der Bagdadbahnfrage stellten also nur ein Teilproblem innerhalb einer umfassenden Auseinandersetzung dar. Und von diesen interessieren in diesem Zusammenhang wiederum nur die deutsch-englischen und die deutsch-türkischen näher.

Die deutsch-englischen Verhandlungen zeichnen sich durch zwei Merkmale aus: Einmal durch die Hartnäckigkeit, mit der um jedes kleinste Zugeständnis gerungen wurde und zum anderen durch die gegenseitige Loyalität.

Für die Hartnäckigkeit ist nicht nur die Verhandlungsdauer bezeichnend, sondern auch die Tatsache, daß nicht weniger als zehn Entwürfe notwendig waren, ehe man zu einer Paraphierung schreiten konnte[72]. Das hatte seinen Grund darin, daß beide Regierungen darum

---

[70] Die Erhaltung der asiatischen Türkei wurde zum Gemeinziel aller Regierungen, selbst der russischen. England: B. D. X, I, 168, 475 ff., 541, Anhang S. 901 f.; ebd. X, II, 70 Vermerk Greys, 75, 79, 154, S. 238 und Fußnote; G. P. 37, 15050 f.; Frankreich: D. D. F. 3me Sér. Bd. VI, 618; B. D. X, II, 429 ff.; Deutschland: G. P. 34, 12737; ebd. 38, 15312, 15317, 15324, 15439; Rußland: Iswolsky III, 1157, 1242, 1252, 1260, 1277; Benck. II, 768.

[71] Im Juni 1913 wandte sich die Pforte an die englische Regierung mit der Bitte um ein Bündnis und die Unterstützung bei ihren Reorganisationsbestrebungen. England lehnte jedoch eine einseitige Hilfe ab und verwies auf die gemeinschaftliche Unterstützung aller europäischen Großmächte. (B. D. X, I, Anhang S. 901 f.) Schließlich erhielten: Deutschland: Das Heer. — Unbeschadet des türkischen Angebotes an England, war diese Aufgabe traditionsgemäß von vornherein dem Reich vorbehalten. Für diese Mission wurde der Generalleutnant Liman von Sanders ausersehen. — England: Die Flotte, die Justiz und Verwaltung; Frankreich: Finanzwesen und Gendarmerie; Italien: Post und Telegraphie.

[72] Erster englischer Entwurf: Anfang Juni 1913, s. Anmerkung 62, S. 97; 2. Deutscher Gegenentwurf: 11./16. Juli 1913 G. P. 37, 14763, 14765; B. D. X, II, 118; 3. England: 18. September 1913, B. D. X, II, 154; G. P. 37, 14784; 4. Deutschland: Ende Oktober/Anfang November 1913, G. P. 37, 14786; B. D. X, II, 156; 5. England: 15. Dezember 1913, B. D. X, II, 189 f.; G. P. 37, 14804 f.; 6. Deutschland: 23. Januar 1914, G. P. 37, 14810; B. D. X, II, 198; 7. England: 31. März 1914, B. D. X, II, 225; G. P. 37, 14865;

besorgt waren, nicht nur ihre eigenen Interessen zu sichern, ferner den alten Streit ein für allemal beizulegen, sondern zugleich auch einen wirklich brauchbaren modus vivendi für die Zukunft zu schaffen und schließlich damit einen Beitrag zu einer allgemeinen Entspannung der beiderseitigen Beziehungen zu liefern. Auch die Beamten des Foreign Office, denen das Mißtrauen gegenüber Deutschland zum Axiom ihrer Politik geworden war, hielten es gerade aus ihrer fast krankhaften Germanophobie heraus für unbedingt wichtig, daß jede Frage restlos geklärt werde und in das Abkommen als klare, jeden Zweifel über ihre Auslegung ausschließende Formel aufgenommen würde [73].

Andererseits war es erfreulich, in welch freundschaftlichem Geiste die Verhandlungen geführt wurden [74]. Keine der beiden Regierungen versuchte, durch irgendein unfaires Mittel ihre Stellung zu verbessern. Wo ernstliche Schwierigkeiten auftauchten, griffen mit nimmermüder Aufopferung ihrer Kräfte die beiden Spezialisten Richard von Kühlmann und Alwyn Parker schlichtend ein. Ihre Tätigkeit war in der Tat des höchsten Lobes würdig.

Die Verhandlungstaktik Berlins und Londons war naturgemäß eine verschiedene. Deutschland hatte von vornherein unbedingt die bessere Ausgangsstellung, da es sich auf unabdingbare Rechte stützen konnte. Wenn es manchmal nicht vorwärtsgehen wollte, zog man sich eben auf den altbewährten Standpunkt des beatus possidens zurück und ließ die Briten ankommen. England dagegen hatte nur seine Macht einzusetzen. In sehr geschickter Weise verstand es aber Parker, immer wieder die alten englischen Forderungen und den bisherigen de facto-Zustand in Mesopotamien und am Golf zum Ausgangspunkt der Erörterungen zu machen. Jede Abweichung und jeder kleine Verzicht wurde dann als großartiges Zugeständnis unseren Vertretern vorgehalten.

Aus den Gründen, die zu dem entscheidenden Verzicht Englands geführt haben, ergibt sich, daß die Downingstreet auch jetzt der vorwärtstreibende Teil war [75]. Jede Verzögerung erregte größten Unwillen. Selbst die französische Regierung, die im Hinblick auf ihre Verständigung mit Deutschland sich gewisser Machenschaften nicht enthalten konnte, fand kein Gehör [76]. Für Sir Edward Grey

---

8. England: 21. April 1914, B. D. X, II, S. 370 Fußnote; in G. P. nicht abgedruckt; vgl. ebd. 37, 14875; 9. Deutschland: 29. Mai/2. Juni 1914, G. P. 37, 14890 f., in B. D. nicht abgedruckt; vgl. ebd. X, II, S. 395 Fußnote; 10. England: B. D. X, II, S. 395 Fußnote; in beiden Aktenpublikationen nicht abgedruckt.

[73] Die Randbemerkung von E. A. Crowe: "The convention itself ought to be so clear and precise as to require no explanation." B. D. X, II, 156 Anmerkung 3.

[74] Parker betonte dies in dem schon erwähnten Artikel über die Verhandlungen dieser Jahre besonders a. a. O. S. 527 .

[75] B. D. X, II, 61, 144, 169, 193, 206, 210, 260; G. P. 37, 14791, 14796, 14831, 14836, 14905, 14909 f.

[76] Frankreich wollte seine Verhandlungen mit der Türkei dazu benutzen, um bessere Bedingungen von Deutschland zu erhalten. Wegen der dadurch bedingten Verzögerung wandte es sich an England mit der Bitte, auch seiner-

waren bei seinem Drängen auch innerpolitische Erwägungen maßgebend. Er wollte dem Parlament das Abkommen sobald wie möglich vorlegen, welches offiziell und durch die Presse schon seit Beginn der englisch-türkischen Besprechungen angekündigt worden war. Bei allzu langem Warten bestand die Gefahr höchst unangenehmer Rückfragen seitens der liberalen, wie aber auch der konservativen Opposition [77].

Die überraschend schnelle grundsätzliche Einigung zu Beginn der Erörterungen im Mai 1913 verleitete das Foreign Office, die Verhandlungs d a u e r beträchtlich zu unterschätzen. Sogar Alwyn Parker glaubte, wie ein Zeugnis beweist, daß bis zum 1. September der Vertrag abgeschlossen werden könnte [78]. Die Gründe für die Verzögerung liegen in erster Linie in der zähen Verteidigung der beiderseitigen Ansprüche. Darüber hinaus schienen sich beide Regierungen zu Beginn der Auseinandersetzungen noch nicht klar gewesen zu sein, wieviel spezielle Probleme die verschiedenen Einzelfragen aufwerfen würden. Da sie aber alle in das Vertragswerk aufgenommen werden sollten, mußten sich natürlich die Verhandlungen länger hinziehen. Dazu kam, daß die englische Regierung in keiner Weise bedachte, daß die Wilhelmstraße bedeutend zurückhaltender sein mußte. London hatte bereits seine lebenswichtigen Interessen durch die Abkommen mit der Pforte gesichert, hatte also bereits die wichtigste Etappe hinter sich, während Deutschland noch am Beginn aller Auseinandersetzungen stand. Weder die deutsch-französischen Angelegenheiten waren geklärt [79], noch waren die notwendigen Fragen mit der Pforte zum Abschluß gebracht. Und diese waren wiederum abhängig von den Verhandlungen, die die Türken mit den jeweiligen Mächten zu führen hatten. — Schließlich darf nicht übersehen werden, daß es sich bei den deutsch-englischen Verhandlungen nicht um eine Auseinandersetzung lediglich der diplomatischen Vertreter handelte, sondern daß auf beiden Seiten in starkem Maße auch andere Stellen daran beteiligt waren. (Auf deutscher Seite: Die Deutsche Bank, die Bagdadeisenbahn- und Anatolische Bahngesellschaft, die Hamburg-Amerika-Linie; auf englischer Seite: Das Handelsamt, das Ministerium für Indien,

---

seits noch mit einer Verständigung mit Deutschland zu warten. (G. P. 37, 14944, 14951—14953, 14991; B. D. X, II, 107, 110, 116, 135, 150, 195 f.) — Grey griff, wenn die deutsch-französischen Verhandlungen wieder einmal zu stocken drohten, auf beiden Seiten ausgleichend ein, obwohl er eine offizielle Mittlerstellung ausdrücklich ablehnte. (G. P. 37, 14745, 14750, 14767, 14931; B. D. X, II, 122, 134 f.).

[77] B. D. X, II, 169, 193; G. P. 37, 14796, 14910.

[78] Das geht aus einer Mitteilung vom 18. August an den französischen Geschäftsträger de Fleuriau hervor. Parker sagte zu ihm, daß die Paraphierung unter keinen Umständen lange vor dem 1. September möglich sei. B. D. X, II, 137. — Die Unterschätzung geht auch daraus hervor, daß die Abkommen mit der Türkei spätestens innerhalb von drei Monaten nach ihrem Abschluß ratifiziert werden sollten.

[79] Sie betrafen die „séparation nette", die Abgrenzung aller beiderseitigen Interessen in Kleinasien. Frankreich zog auch sein Kapital aus der Bagdadbahn zurück. Zu den Verhandlungen s. G. P. 37, Kap. 286; D. D. F. 3me Sér. Bd. VI, VII unter Bagdadbahn; Ragey S. 111 ff.; Wolf, S. 96 ff.

die Privatgesellschaft der H. H. Lynch Brothers und Lord Inchcape, die Smyrna-Aidin-Bahngesellschaft, die Anglo-Persian Oil Company u. a.) — Wenn man dazu noch die allgemeine Arbeitsüberlastung und zeitlich anderweitige Inanspruchnahme aller Fachkräfte [80] berücksichtigt, so erhalten wir ungefähr ein Bild von den unendlichen Schwierigkeiten und Mühen, aber auch von der positiven Arbeit, die in diesen Monaten geleistet wurde.

Die deutsch-englischen Verhandlungen schritten zwar langsam, aber in stetiger Weiterentwicklung, unbeeinflußt von den sonstigen spannungsreichen Geschehnissen in der großen Politik vorwärts. Nur die Liman von Sanders-Krise drohte das gesamte Bagdadbahnverständigungswerk mit einem Schlage zunichte zu machen. Und zwar nicht nur durch die allgemeine Kriegsgefahr, sondern auch durch die Ankündigung Sasonows, Rußland werde die Zustimmung zur türkischen Zollerhöhung verweigern, falls seinen Forderungen nicht stattgegeben würde [81]. Dadurch wäre England vor die äußerst peinliche Alternative gestellt worden, ob es sein altes Versprechen den Ententepartnern gegenüber, nur gemeinsam mit ihnen abzuschließen, halten sollte, oder ob die eigenen Interessen diesmal nicht doch schwerer wogen. Zum Glück für alle Beteiligten zog jedoch das Gewitter vorüber, ohne Unheil anzurichten.

Im Frühjahr 1914 waren die deutsch-englischen Erörterungen bis auf gewisse Einzelgebiete und redaktionelle Änderungen abgeschlossen. Ende März 1914 waren auch, zum Teil wieder bis auf Kleinigkeiten, die Fragen geregelt, bei denen Privatgesellschaften beiderseits die abschließenden Partner waren. So konnte am 27. März ein Abkommen über die Flußschiffahrt zwischen Herrn Bergmann von der Bagdadeisenbahngesellschaft und Lord Inchcape und Mr. Lynch englischerseits unterzeichnet werden [82]; und einen Tag darauf, am 28. März, waren sich auch die Smyrna-Aidin-Bahngesellschaft und die Anatolische- und Bagdadbahngesellschaft einig geworden [83]. Am 15. Juni war es schließlich so weit, daß das gesamte Vertragswerk paraphiert werden konnte [84].

---

[80] Vgl. die Mitteilung Kühlmanns vom 12. Dezember, wonach sich die Übergabe des englischen Gegenentwurfes dadurch verzögert habe, „weil die wenigen mit der umfangreichen Materie vertrauten Spezialisten durch die zahlreichen zu gleicher Zeit schwebenden Verhandlungen stark überarbeitet waren." G. P. 37, 14801.

[81] B. D. X, II, 463, 466 f.; Russ. Dok. I, 19; Iswolsky III, 1181; IV, 1229; — Die hauptsächlichste Forderung richtete sich auf die Abberufung des deutschen Generals von seinem Posten als Kommandeur des 1. türkischen Armeekorps in Konstantinopel. Der Streit wurde Mitte Januar 1914 durch die Ernennung Liman von Sanders' zum deutschen General der Kavallerie und damit zum türkischen Marschall beendet. Denn dadurch verlor er automatisch die Stellung eines Korpskommandeurs.

[82] G. P. 37, 14817; B. D. X, II, 249 Anhang.

[83] G. P. 37, 14907; B. D. X, II, 249.

[84] G. P. 37, 14907; B. D. X, II, 249.

Trotzdem waren alle Schwierigkeiten noch keineswegs beseitigt. Insbesondere stand es noch um die deutsch-türkischen Verhandlungen recht schlecht. Der Deutschen Bank, deren Hauptziel es nunmehr war, den Ausbau des Unternehmens bis Basra sicherzustellen, war es zunächst darauf angekommen, darüber zu wachen, daß ihre Belange bei allen übrigen Abkommen, die die Pforte abschloß, immer gewahrt wurden. Sie hatte deshalb zunächst die Verhandlungen mit der ottomanischen Regierung hinausgezögert. Nach der deutsch-französischen Übereinkunft vom 15. Februar 1914 jedoch gedachte sie, den Meinungsaustausch zu aktivieren. Nunmehr aber waren es die Türken, die ihre altbewährte Verschleppungstaktik anwandten [85]. Es waren dafür mannigfache Gründe maßgebend: Die Türken hatten sich von ihren Niederlagen vom Vorjahre überraschend schnell erholt und konnten daher wieder erhobeneren Hauptes den Verhandlungspartnern gegenübertreten. Da die deutsch-türkische Verständigung noch ausstand, mußten die deutschen Unterhändler im besonderen Maße diese für sie unangenehme Erfahrung machen. Aber auch die übrigen Länder wie Italien, Rußland, Griechenland, ja selbst England, bekamen die neuerliche türkische Halsstarrigkeit bei den noch ungeregelten Fragen zu spüren [86]. Zum anderen hatte die Türkei die wichtigsten Fragen mit England und Frankreich geklärt, hatte vor allem die ersten 500 Millionen Franken der großen französischen Anleihe erhalten [87], es konnte also mit dieser sachlichen, moralischen und finanziellen Rückenstärkung den Deutschen in recht selbstsicherer Manier entgegentreten. Schließlich darf nicht übersehen werden, daß der Träger der Verhandlungen, der türkische Finanzminister Dschawid Bey schon von jeher innerlich nach Frankreich tendierte[88].

Obwohl die deutschen Vertreter und auf Bitten Berlins auch die Engländer einen Druck auf Dschawid Bey ausübten [89], standen die deutsch-türkischen Verhandlungen seit Mitte Juni 1914 so ungünstig, daß von deutscher Seite sogar ihr Abbruch erwogen wurde [90]. Erst in den letzten Tagen vor Kriegsausbruch versuchte die Deutsche Bank durch neue entgegenkommendere Instruktionen den Meinungsaustausch wieder in Gang zu bringen. Die hereinbrechende Weltkrise ließ diese Aktion jedoch zu keiner Auswirkung mehr gelangen.

---

[85] G. P. 37, 14876, 14878, 14897, 14904—06, 14911, 15024 ff., 15034, 15038; B. D. X, II, 162, 166, 209 f., 235, 245, 248, 251, 260.

[86] Zu den englisch-türkischen Mißhelligkeiten siehe: B. D. X, II, 182, 235, 251—53; G. P. 37, 14878, 14897, 14904. England sah sich sogar gezwungen, mit der Verweigerung der Verlängerung der Zollerhöhung um 3% zu drohen. Bei Ausbruch des Krieges war diese Drohung noch nicht zurückgezogen. B. D. X, II, 251, S. 688 Fußnote, 252, 254, 256.

[87] Vgl. die Äußerung Gwinners, „daß die Hartnäckigkeit der Türken nach der Realisierung ihrer Anleihe in Paris bedeutend zugenommen habe". Telegramm des russischen Geschäftsträgers in Berlin Bronowski an Sasonow vom 6. Juli 1914. Russ. Dok. IV, 178.

[88] G. P. 27, 10039 f., ebd. 37, 14944, 14953, 15012, 15034 S. 632; Benck. II, 567. Dschawid Bey gehörte auch zu den drei Ministern, die am Tage des Eintritts der Türkei in den Weltkrieg an der Seite der Mittelmächte demonstrativ zurücktraten. (Nach Earle S. 278.)

[89] G. P. 37, 14905 f., 14909—12; B. D. X, II, 260.

Durch das Fehlen der deutsch-türkischen Verständigung, des „Schlußsteines" des gesamten Abkommengebäudes, wie sich Wolf ausdrückt [91], blieb auch die deutsch-englische Verständigung nur auf dem Papier. Ebenso konnte auch das türkisch-englische und das deutsch-französische Einvernehmen nicht in Kraft treten. Sehr zum Bedauern Sir Edward Greys, der gerade in den letzten Wochen besonders auf einen alsbaldigen Abschluß gedrängt hatte, da er das Abkommen noch vor Beginn der Parlamentsferien dem Unterhaus vorlegen wollte [92].

Trotzdem also die deutsch-türkische Einigung noch ausstand, wurde in London und Berlin alles getan, um unmittelbar nach ihrem Abschluß das deutsch-englische Abkommen unterzeichnen zu können. Sir Edward Grey befand sich bereits im Besitz der Unterzeichnungsvollmacht. So wurde auch Fürst Lichnowsky am 30. Juli die in feierlicher Form vom deutschen Kaiser [93] ausgestellte Beglaubigung zur Vorlage bei der Unterzeichnung zugesandt [94]. Es dürfte wohl das letzte wichtige Dokument sein, das aus der Atmosphäre der deutsch-englischen Entspannung entstanden ist. Es entbehrt angesichts der bereits bis zur Siedehitze gestiegenen weltpolitischen Spannung und der kommenden furchtbaren Ereignisse nicht der tiefen Tragik.

3. Die deutsch-englische Konvention vom 15. Juni 1914.

Das deutsch-englische Abkommen vom 15. Juni umfaßt neben der eigentlichen Konvention eine Erläuterungsnote zu den einzelnen Artikeln; ferner im Anhang das am 28. März paraphierte „Smyrna-Aidin-Bahnabkommen" sowie verschiedene am Tage der Unterzeichnung zwischen den beiden Regierungen auszutauschende Noten über gewisse Spezialfragen [95].

Die wichtigsten Bestimmungen sind folgende:

Artikel 1: England gibt die Opposition gegen die Bagdadbahn auf und erhält dafür zwei Vertreter für den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft zugesichert.

In der Erläuterungs- und Zusatznote verpflichtet sich die britische Regierung weiterhin, nicht nur keinen Widerstand gegen die deutschen Bestrebungen bei der Türkei auf Zusicherung der zur Vollendung der

---

[90] G. P. 37, 15038—42.

[91] Wolf, S. 100 f.

[92] G. P. 37, 14910.

[93] Am 19. Juni war Wilhelm II. ein zusammenfassender Bericht über den Inhalt der Konvention zugesandt worden. Er erhielt seine volle Billigung G. P. 37, 14902 f.

[94] G. P. 37, 14913—15. Es handelt sich dabei aber lediglich um eine Vollmacht für Lichnowsky zu dem Zwecke einer alsbaldigen Unterzeichnung nach Abschluß der deutsch-türkischen Verhandlungen und nicht, wie Wolf annimmt (S. 95), um eine Übereinkunft, auch ohne deren Abschluß die Konvention zu unterzeichnen.

[95] B. D. X, II, 249; G. P. 37, 14907; hier sind die letztgenannten Zusatznoten nicht abgedruckt.

Bahn notwendigen Garantien zu erheben, sondern auch bei der Pariser Finanzkonferenz für einen Ersatz der durch die Balkankriege der Bagdadbahngesellschaft verlorengegangenen türkischen Staatsgarantien einzutreten.

Zu Artikel 1: Die deutsche Forderung nach Aufgabe der Opposition gegen die Bagdadbahn war von vornherein eine der Voraussetzungen für jede Verständigung gewesen. Sir Edward Grey hatte deshalb schon zu Beginn der Verhandlungen zugestanden, eine gleichlautende Erklärung wie die Rußlands in dem deutsch-russischen Abkommen vom 19. August 1911 abzugeben [96].

Ebenso reibungslos verliefen die Erörterungen über die Aufnahme zweier britischer Vertreter in den Verwaltungsrat der Strecke Bagdad-Basra. Diese englische Forderung war bereits in dem englischen Vorschlag vom 18. Juli 1912 enthalten gewesen. Ihr hatten die Wilhelmstraße, wie auch die Deutsche Bank unverzüglich zugestimmt. Es handelte sich höchstens darum, ob die beiden Briten Vertreter englischer Aktionäre sein sollten oder nur Kontrollorgane. Diese Angelegenheit wurde schließlich dahin entschieden, daß die Beteiligung britischen Kapitals seitens der englischen Regierung zwar gefördert würde, daß sie aber die Wahl der Mitglieder „nicht von dem Bestehen einer englischen Gruppe von Bagdadbahn-Aktionären abhängig machen könne“ [97].

Artikel 2: Endpunkt der Bagdadbahn ist Basra. Deutschland verzichtet definitiv auf den Bau der Strecke Basra—Golf. Deutschland garantiert gleiche Behandlung aller Nationen und Güter innerhalb des gesamten Bagdadbahnnetzes.

Die beiden Häfen Bagdad und Basra werden von einer ottomanischen Gesellschaft gebaut und betrieben. Dabei erhalten englische Interessenten 40% des Aktienkapitals und entsprechenden Sitz und Stimme im Verwaltungsrat dieser Gesellschaft. Gleiche Behandlung aller Nationen in den Häfen wird garantiert.

Zu Artikel 2: Gegen die englische Forderung, daß der Endpunkt Basra sein sollte, hatte Deutschland nichts einzuwenden. Betreffs einer Entschädigung für den Verzicht auf die Strecke Basra—Golf wollte sich die Deutsche Bank an die Türkei wenden [98]. Desgleichen war Deutschland ohne weiteres bereit, eine unterschiedliche Behandlung aller Güter aller Nationen auszuschließen. Die Downingstreet hatte schon immer auf diesen Punkt sehr viel Wert gelegt, ebenso oft hatten aber die Wilhelmstraße wie auch die türkischen Vertreter versichert, daß eine derartige Befürchtung gegenstandslos sei [99]. In der Hafen-

---

[96] G. P. 37, 14731, 14745, B. D. X, II, 82, 105.

[97] Zur Frage der zwei Verwaltungsratsmitglieder: G. P. 37, 14721, 14728, 14731, 14735, 14740 f., 14848; B. D. X, II, 55, 66, 68, 77, 79, 135, 156 S. 243.

[98] G. P. 37, 14735, 14741; vgl. B. D. X, II, 52.

[99] Zur Tariffrage seit 1907: G. P. 27, 9972, 10440; ebd. 31, 11344, 11370, 11378, 11380, 11496; ebd. 37, 14717, 14721; B. D. VI, 414, 480, S. 795 Anhang VIII; ebd. X, II, 12, 15, 30, 34, 36, 38, 47, 50, 53, 55, 62.

frage wollte Deutschland zunächst eine englische Beteiligung überhaupt nicht zulassen [100]. Dagegen forderte London 50% Beteiligung an dem Hafen Basra. Ende des Jahres 1913 hatte man sich schließlich auf 40% geeinigt. Die Einbeziehung auch Bagdads ist ein besonderes deutsches Zugeständnis, das im Hinblick auf die deutschen Wünsche in der Flußschiffahrtsfrage gemacht wurde [101].

Artikel 3: Beide Regierungen erklären, keine Bahn nach dem Golf ohne vorheriges gegenseitiges Einvernehmen unter Einschluß der ottomanischen Regierung zu bauen.

Gegen die nochmalige ausdrückliche Versicherung Deutschlands auf Hafen und Endstation am Golf zu verzichten, verpflichtet sich England, ohne vorheriges Einverständnis, keine Konkurrenzbahnen zur Bagdadbahn zu bauen, noch solche Unternehmen irgendwie zu unterstützen.

Die Erläuterungsnote legt fest, was unter „Konkurrenzbahn" zu verstehen ist: Es handelt sich dabei um den Ausschluß von Bahnbauten innerhalb ganz Mesopotamiens. Zugelassen sind lediglich „Lokalbahnen", die nicht parallel zur Bagdadbahn verlaufen, sondern als Zubringung für die Flußschiffahrt dienen, nicht über 100 km lang sind und ihre Trasse nicht innerhalb einer je 60 km breiten Schutzzone beiderseits des Bahnnetzes haben.

In einer besonderen Note wird jedoch ein englisches Bahnprojekt — von Kut-el-Amara nach Mendeli — ausgenommen, das wegen der von einer britischen Gesellschaft ausgebeuteten Erdölvorkommen an der türkisch-persischen Grenze für England von besonderer Bedeutung ist.

Zu Artikel 3: Zu der Frage der Konkurrenzbahnen gibt uns ein Bericht Fürst Lichnowskys guten Aufschluß: „Die Fassung des Artikels 3c ... hat zu längeren und schwierigen Auseinandersetzungen Anlaß gegeben. Die von unserer Seite beantragte Fassung war zunächst bestimmt, eine englische Unterstützung französischer Wünsche nach einer Verbindungsbahn Aleppo—Meskene zu vereiteln. Nachdem die Frage ... durch das deutsch-französische Abkommen in befriedigender Weise gelöst ist, handelt es sich darum, von den Engländern ein Versprechen zu erhalten, ihrerseits Konkurrenzbahnen weder zu bauen noch zu unterstützen. Den Begriff der Konkurrenzlinie zu umschreiben, hat diese Verhandlungen sehr beeinflußt [102].

---

[100] Die Übertragung an eine „ottomanische" Gesellschaft hat, wie auch bei den meisten anderen noch zu gründenden „ottomanischen" Gesellschaften lediglich formelle Bedeutung. Es handelt sich dabei fast durchweg nur um eine türkische Fassade.

[101] Zur Hafenfrage: G. P. 37,, 14740—42, 14748, 14754, 14763, 14784, 14786, 14789—93, 14800, 14804 f., 14810, 14865; B. D. X, II, 78, 89, 146, 154, 156, S. 244.

[102] G. P. 37, 14833; Zur Frage der Konkurrenz- und Zubringerbahnen: G. P. 37, 14810, 14826, 14833, 14835, 14837, 14840 f., 14845 f., 14863, 14869, 14881, 14890, 14892, 14894, 14898 f.; B. D. X, II, 207, 213, 217—220, 239, 244, 246 f., 249 Note 2, S. 406 f., 252.

Artikel 4 und *5:* Deutschland erkennt das englisch-türkische Abkommen vom 29. Juli 1913 über die Flußschiffahrt an. Es erhält von den dort für die Türkei vorgesehenen 50%, 40 v. H.; d. h. 20 v. H. des gesamten Aktienkapitals. (Demnach England: 50%; Türkei: 30%; Deutschland: 20%). Dabei werden die gemäß der Konvention vom 5. März 1903 der Bagdadeisenbahngesellschaft verliehenen Rechte der Materialbeförderung usw. für die Zeit des Bahnbaues nicht angetastet.

Die ottomanische Flußschiffahrtsgesellschaft garantiert gleiche Behandlung aller Nationen und aller Güter.

Zu Artikel 4 und 5: Die Flußschiffahrtsfrage war für England besonders wichtig: 1. übte eine englische Gesellschaft, die H. H. Lynch Brothers, bereits seit Jahrzehnten ein tatsächliches Monopol aus; 2. mußte nach dem Verzicht auf die Landverbindung die britische Kontrolle des „nassen Weges" eine noch erhöhtere Bedeutung erhalten.

Schon die englisch-türkischen Verhandlungen waren nicht ohne Stockungen verlaufen. — Erst am 12. Dezember 1913 erfolgte die tatsächliche Konzession an die neugegründete ottomanische Flußschiffahrtsgesellschaft [103].

Innerhalb der deutsch-englischen Erörterungen gehörte dieser Punkt zu den am heftigsten umkämpften. Zunächst schien zwar alles glatt zu gehen, da Deutschland auf jede Beteiligung und Einflußnahme völlig verzichten wollte [104]. Ende Mai brachte die Deutsche Bank jedoch den Wunsch vor, wenigstens einen Direktor bei der neuen Gesellschaft zu stellen. Bereits 14 Tage darauf meldete sie auch Ansprüche an der Beteiligung am Aktienkapital an. Erst waren es 5% bis 10%. Als aber die Gefahren eines englisch-türkischen Monopols immer bedrohlicher wurden, verlangte man 20%. Als Kompensation stelle Berlin ein Nachgeben in der Hafenfrage in Aussicht.

Hatten sich schon die diplomatischen Vertreter nur schwer einigen können, so gestalteten sich die Auseinandersetzungen der beiden Privatgesellschaften noch um ein Vielfaches erbitterter. Lord Inchcape, der englische Konzessionär — die Lynch Brothers, die dem Foreign Office nicht so genehm waren, erhielten nur Anteile — war vor allem deshalb nur schwer zum Nachgeben zu bewegen, weil er befürchtete, daß die englisch-türkische Verständigung durch eine neuerliche Umgestaltung im Sinne der deutschen Wünsche gefährdet würde. Eine Besorgnis, die in Anbetracht der türkischen Intransigenz nicht ganz unbegründet war. Schließlich konnte nach mehrmaliger Vermittlung der diplomatischen Vertreter am 28. März das Abkommen zwischen der Bagdadeisenbahngesellschaft und Lord Inchcape und Mr. Lynch unterzeichnet werden [105].

---

[103] B. D. X, II, 188.

[104] G. P. 37, 14735, 14740; B. D. X, II, 66 (Anfang Mai).

[105] Zur Flußschiffahrtsfrage: G. P. 37, 14732, 14735, 14740—43, 14748, 14751—54, 14758 f., 14763—66, 14770 f., 14773—77, 14784, 14786, 14789—94, 14798, 14800, 14803—11, 14818, 14829 f., 14844, 14857, 14865, 14867; B. D. X, II, 60, 66, S. 188 f, 69, 78, 86, 89, 91, 97, 114, 119, 122, S. 330 Anmerkung der Hrsg. 135, 139, 148, 154, 156, 166, 168, 171, 173, 182, 188, 202.

Artikel 6 und *7:* Deutschland erkennt die englisch-türkische Vereinbarung über die Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab vom 29. Juli 1913 an.

Der Schatt-el-Arab ist für die Schiffahrt aller Nationen frei. Seine Schiffbarmachung und Unterhaltung als Großschiffahrtsweg ist zu gewährleisten. Gleiche Behandlung für alle Nationen wird zugesichert.

Der deutsche Konsul in Basra ist befugt, mit der Schatt-el-Arab-Kommission zu korrespondieren.

Zu Artikel 6 und 7: Die Frage des Schatt-el-Arab war ein durchaus internationales Problem; schon deshalb, weil alle Nationen an der ungehinderten Schiffahrt ein Interesse haben mußten. Für England gehörte es jedoch zu dem Komplex der Golffragen, hatte also zugleich eine überwiegend politische Note. Ebenso war auch Rußland gerade an der politischen Seite interessiert, da es eine Verschiebung des status quo am Golf zu Englands Gunsten keineswegs dulden konnte. Erst nach längerem Hin und Her wurde zwischen diesen beiden Mächten im Februar 1914 ein Kompromiß erzielt [106]. Deutschland hatte nur mehr ein sachliches Interesse. Und zwar, daß 1. die Schiffahrt durch keinerlei politische Ambitionen Englands oder einer anderen Macht gestört würde, und 2. daß der Strom für Ozeandampfer gut schiffbar gemacht und in diesem Zustande erhalten bliebe, damit die Waren vom Endpunkt der Bagdadbahn in Basra direkt mit dem Schiff weitertransportiert werden könnten. Zu diesem Zweck fand im September 1913 eine Konferenz von Sachverständigen und diplomatischen Vertretern in London statt. Die Verhandlungen über die redaktionelle Fassung dieses Artikels zogen sich bis Juni 1914 hin. — Deutschland war das einzige Land, mit dem England über diesen Punkt ein besonderes Abkommen traf [107].

Artikel 8: Das am 28. März 1914 in seinen Grundzügen festgelegte Abkommen zwischen der Anatolischen- und der Bagdadeisenbahngesellschaft einerseits und der englischen Smyrna — Aidin-Bahngesellschaft wird anerkannt. In seiner endgültigen Fassung wird es als Anlage der Konvention beigefügt werden.

Zu Artikel 8: Dieser Punkt hatte zunächst keine größere Bedeutung. Er erhielt aber bald dadurch ein größeres Gewicht für England, daß Italien, vom Golf von Adalia aus vorstoßend, die englischen Interessen gefährdete. Anfang des Jahres 1914 war eine gewisse Einigung zwischen den beiden Mächten erzielt, die jedoch noch auf den hartnäckigen Widerstand der Türken stieß [108].

[106] B. D. X, II, 120 f., 125 f., 129—32, 141 f., 175 f., 175—180, 184 f., 205; G. P. 37, 14779.

[107] Zur Schatt-el-Arab-Frage: G. P. 37, 14738, 14740—14742, 14748, 14754, 14763, 14776, 14779 f., 14783 f., 14786, 14789, 14794, 14804 f., 14810 f., 14824, 14828, 14832, 14849, 14854, 14856, 14865 f.; B. D. X, II, 47, 50, 55, 63, 66, 68, 86, 89, 91, 124, 146—48, 154, S. 242 Fußnote, 156, 163, 189 f., 198, 200, 204, 228 f., 236, 243, 253.

[108] B. D. X, II, 157, 167, 170, 181 f., 199, 203; G. P. 37, 14833, 15046 ff., 15114 und Fußnote.

Nachdem einmal das Thema angeschnitten war, wurde es Anlaß langdauernder und lebhafter Auseinandersetzungen zwischen den deutschen und englischen Vertretern. Die Briten sahen in ihm eine Frage des amour-propre, da es die einzige Bahn in Kleinasien sei, die England noch verbliebe. Desgleichen wünschten sie noch Schiffahrtsrechte auf zwei Seen am Endpunkt der Bahn. Die deutschen Gesellschaften hingegen besorgten, daß die englische Bahn ihren Interessen Abbruch tun könnte. Sie parierten durch einen Gegenstoß, indem sie auch ihrerseits gewisse Bahnforderungen stellten. Am 28. März 1914 kam man zu einer vorläufigen Einigung. Fürst Lichnowsky schildert die wichtigsten Bestimmungen in seinem Bericht vom 16. März [109]:

„Die Smyrna-Aidin-Linie baut ohne türkische Garantie bis zum Nordende des Beischehir-Sees. Die (deutsche) Bewässerungsgesellschaft der Konia-Ebene baut den Bewässerungsanlagen entlang eine Schmalspurbahn nach der Stadt Beischehir. Beide Gesellschaften haben das Recht, auf dem See Schiffahrt zu treiben."

Gewisse Einzelheiten waren bis zum Ausbruch des Krieges noch ungeklärt, vornehmlich deshalb, weil die englisch-türkische, deutsch-türkische und italienisch-türkische Vereinbarung über diesen Punkt noch ausstand [110].

Artikel 9: Beiderseitige Anerkennung des Schiedsgerichtsverfahrens im Falle auftretender Meinungsverschiedenheiten. Falls keine Einigung erzielt werden kann, Appellation an den Ständigen Haager Schiedshof.

Artikel 10: Die vorliegende Konvention und die erläuternde Note sollen ratifiziert werden und die Ratifikationsurkunden innerhalb von drei Monaten vom Tag der Unterzeichnung an ausgetauscht werden.

In Nr. 4 und 5 der Zusatznote wird weiterhin eine Vereinbarung über Bewässerungsarbeiten getroffen: Bei derartigen Arbeiten soll grundsätzlich das Prinzip des freien Wettbewerbs gelten. Bereits erworbene Rechte (Deutschland im Wilajet Adana, England bei Bagdad) bleiben davon unberührt. Bei neuen Übertragungen können der anderen Vertragspartei Minoritätsrechte zuerkannt werden.

Zur Zusatznote 4 und 5: Im Jahre 1907 hatte Deutschland die Konzession für Bewässerungsarbeiten bei Konia erhalten; 1911 war in Auswirkung der großen Bewässerungspläne des berühmten Ingenieurs Willcocs einer britischen Firma der erste Auftrag erteilt worden, bei den im Juni 1913 einsetzenden Erörterungen handelte es sich aber nur um das fernere Schicksal der Arbeiten in Mesopotamien. England kam es hierbei vor allem darauf an, wie auch aus den beiden Noten hervor-

[109] G. P. 37, 14855.

[110] Zur Smyrna-Aidin-Frage: G. P. 37, 14797, 14799, 14805, 14809—13, 14816, 14819—23, 14833, 14847, 14850 f., 14855, 14858, 14861, 14875 f., 14882 f., 14885, 14896, 14907 Anlage 1 b; ferner Kap. 287; B. D. X, I, 151, 167 f., 170, 185, 194, 197; ebd. X, II, 139, 157, 172, 181 f., 199, 203, 207, 215 f., 218 f., 221, 235, 238, 240 f., S. 396 Punkt 10, 248 f., 252 f.

geht, daß die Flußschiffahrt nicht durch allzu großen Wasserentzug geschädigt würde. Sowohl für Deutschland wie für die Türkei spielten derartige Bedenken naturgemäß keine Rolle; vielmehr war das Reich daran interessiert, außer an der Bahn noch an anderen zukunftsreichen Wirtschaftszweigen beteiligt zu sein [111].

Obwohl noch nicht paraphiert, waren sich weiterhin Deutschland und England einig geworden über die Ausbeutung der Erdölvorkommen bei Mossul: Diese ist einer neu zu gründenden ottomanischen Gesellschaft zu übertragen, mit 50% englischen und 50% deutschen und niederländischen Anteilen. Dabei sollen der deutschen wie der englischen Marine je 30 v. H. der Produktion reserviert bleiben.

Zu den Ölverhandlungen: Die Verhandlungen über diesen Punkt waren langwierig und schwierig, insbesondere was die Türken betrifft, da diese sich verständlicherweise gegen ein ausländisches Monopol mit allen Kräften wehrten. Bis zum Ausbruch des Weltkrieges war mit der Pforte noch keine Einigung erzielt.

Aber auch die deutsch-englischen Verhandlungen waren nicht einfach, da einmal beide Mächte ein besonders großes Interesse an dieser Frage hatten, zum anderen, weil die Deutsche Bank zunächst noch auf gewisse Bindungen — zu der von Sir E. Cassel dirigierten Türkischen Nationalbank — Rücksicht zu nehmen hatte. Aus dieser ehemaligen Liierung existiert auch der Anteil der niederländischen Royal Dutch-Shell Company. Die britischen Ansprüche vertrat die von der Regierung stark geförderte d'Arcy Anglo Persian Company. Trotz gewisser Schwierigkeiten waren doch alle Beteiligten um das Zustandekommen einer Verständigung intensiv bemüht. 1. Da, wie Lichnowsky einmal dem Kanzler auseinandersetzte, „gerade diese Frage geeignet scheint, den deutsch-englischen Gegensatz in der Türkei offenzuhalten“ [121], 2. mit der Vereinbarung zugleich ein gemeinsamer Wall gegen das weitere Vordringen der amerikanischen Konkurrenz (die Chester-Gesellschaft), die bereits fast ganz Anatolien bis nach Mossul für sich mit Beschlag belegt hatte, geschaffen werden sollte und 3. natürlich die beiderseitigen Marineleitungen auf einen möglichst raschen und positiven Abschluß drängten [113].

---

[111] Zur Bewässerungsfrage: G. P. 37, 14770, 14777, 14802, 14806 f., 14811 f., 14817, 14881, 14902, 15033, 15036; B. D. X, II, 96 f., 188, 194, 232, 235, 242, 244—47, S. 408 Fußnote.

[112] G. P. 37, 14762 (2. Juli 1913).

[113] Zur Ölfrage: G. P. 37, 14723, 14726, 14732 f., 14762, 14764, 14772, 14785, 14811, 14813—15, 14826, 14838 f., 14842, 14849, 14852, 14859 f., 14872, 14877 f., 14880, 14887, 14897, 14908, 14959; B. D. X, II, 76, 214, 245—48, 251—53, 256; D. D. F. 3me Sér. Bd. X, 289; s. ferner Churchill, World-Crisis, S. 130 ff., 170 ff.; Literatur: Bleibtreu, Petroleum und Weltpolitik, in: Das Größere Deutschland, Juli 1914, S. 361 ff.; Schäfer, Die Mesopotamisch-Persische Petroleumfrage, in: Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient, Heft I, 1916; Hoepli, England im Nahen Osten. Das Königreich Irak und die Mossul-Frage, S. 24 ff.; Pichon, Les Origines Orientales de la Guerre Mondiale, S. 224 f.; weitere Literatur bei Hoepli, S. 162 f.

Das deutsch-englische Abkommen, das in seinen Grundzügen durch die Presse bekannt wurde, fand in Deutschland wie in England eine überwiegend günstige Aufnahme. Im deutschen Reichstag opponierten jedoch die Sozialdemokraten und das Zentrum sowie einige nationalliberale Abgeordnete [114]. Sie fanden die deutschen Zugeständnisse zu hoch. Sie beschuldigten die Regierung, sie habe die Bahn von Basra nach Kueit „verschenkt", England „schöpfe den Rahm ab" usw. Gegenüber diesen Kritikern stellte jedoch die von Paul Rohrbach und Ernst Jaeckh herausgegebene Wochenschrift „Das Größere Deutschland" fest [115], daß Deutschland sein Ziel mit dem Abkommen vollauf erreicht habe, indem es sich die Bagdadbahn bis nach Basra ohne fremde Hilfe gesichert habe. Basra als Endpunkt der Bahn könne vor jeder Kritik bestehen. Man könne es geradezu als „mesopotamisches Hamburg" bezeichnen, neben dem Kueit nur ein „unbedeutendes Cuxhafen" sei.

Auch in England begrüßte man im allgemeinen das Abkommen. Abgesehen von seiner fruchtbaren politischen Bedeutung, so schreibt Lucien Wolf in einem Leitartikel des unionistischen „Daily Graphic" vom 17. Juni „kläre das neue Abkommen die Lage bezüglich der Wege nach Indien zwar nicht zu völliger Befriedigung, aber doch soweit, daß die zu treffenden Vorsichtsmaßregeln leicht erkennbar seien" [116]. Eine derartig gemäßigte Kritik in einem unionistischen Blatt, das zudem die politischen Vorteile noch nicht einmal in Zweifel stellte, besagte mehr als irgendwelche Lobpreisungen in einer der pazifistisch-liberalen Zeitungen. Auch der Fachmann Alwyn Parker, von dessen aufrichtiger Persönlichkeit wir annehmen können, daß er nicht pro domo sprach, sondern wirklich nur vom sachlichen Gesichtspunkt aus urteilte, verteidigte das Abkommen in dem bereits erwähnten, während des Krieges erschienenen Artikel über die Bagdadbahnverhandlungen warm [117]: Außer seinen bedeutsamen politischen Ergebnissen „the settlement would have resulted in substantial advantages to British industry and trade."

Auch die meisten Historiker, die sich mit diesem Thema auseinandergesetzt haben, stimmen darin überein, daß die gefundene Lösung durchaus gerecht und gut war. Der Amerikaner Dickinson meint, „this thorny question had, in fact, been settled to the satisfaction of all the Powers concerned" [118]. Ihm schließt sich sein Landsmann Earle an, dessen Urteil gerade in dieser Frage besonders viel gilt [119]. Auch

---

[114] Nach Earle S. 257. — Es ist eine Ironie, daß gerade diese beiden Parteien, die sonst bei jeder nationalen Äußerung gleich mit dem Schlagwort „englandfeindlicher Chauvinismus" operierten, nun, als die erste fruchtbare Verständigung mit England zustandegekommen war, diese mit einer solchen Begründung ablehnten.

[115] Notiz in der Nr. 13 vom 4. Juli 1914 S. 375 unter dem Titel: „Deutsch-englische Gemeinschaft in Mesopotamien".

[116] Nach einem Auszug Lichnowskys. G. P. 37, 14901.

[117] The Bagdad Railway Negotiations, in: Quarterly Review, Oktober 1917, 228 S. 254.

[118] The European Anarchy, S. 99.

[119] Earle, S. 193 ff.

Ragey hebt hervor, das Abkommen war „satisfaisant pour tout le monde“ [120].

In der Tat konnte das schwierige Problem kaum eine bessere und gerechtere Lösung finden. Zwar hatte Deutschland manche seiner Rechte aufgeben müssen, aber es verzichtete — wie Ragey zu Recht feststellt — schließlich nur auf das, was es niemals — wir schränken ein: auf dem Wege friedlicher Vereinbarung — hätte durchsetzen können [121]. Die deutschen Finanziers und die deutsche Regierung hatten überdies den Kampf nur um die Bagdadbahn selbst und nicht um eines anderen Zieles willen geführt. Sie hatten über ein Jahrzehnt der hartnäckigen Opposition des Dreiverbandes getrotzt und hatten dafür ihren verdienten Lohn erhalten: Die Bagdadbahn blieb ein deutsches Unternehmen von seinem Ausgangspunkt bis zur Endstation.

Auch England konnte zufrieden sein, hatte es doch seinen lebenswichtigen Weg nach Indien vor fremder Kontrolle gesichert, hatte vor allem die bisher lediglich auf dem Gesetz der Gewohnheit und der Macht beruhende Stellung in Mesopotamien und am Persischen Golf in eine rechtlich fundierte umwandeln können, die zudem von Deutschland anerkannt wurde. Freilich hatte es auch seinerseits Opfer gebracht, aber es hatte doch in der Flußschiffahrt einen wichtigen Faktor des wirtschaftlichen Lebens und mit ihm auch einen beachtlichen Einfluß auf die zukünftige Gestaltung ganz Mesopotamiens behalten.

Es fehlt aber auch nicht an Historikern, welche die Verständigung skeptischer beurteilen. So fragt Otto Hoetzsch [122]: „... aber war denn hier eine Einigung zwischen den beiden großen Rivalen überhaupt denkbar. Liefen nicht deren Tendenzen geographisch wie politisch unausgleichbar gegeneinander: hier die deutschbestimmte Nord-Südlinie Konstantinopel—Persischer Golf und Erhaltung der Türkei, dort Ost-Westlinie über Mesopotamien und Arabien und Auflösung auch der arabischen Türkei?“ Unzweifelhaft wirft diese Fragestellung ein schwerwiegendes Problem auf, dessen Klärung eine eingehendere Untersuchung verlangen würde. Es mag daher nur zweierlei angedeutet werden: 1. Die wirtschaftliche Rivalität zwischen Deutschland und England mochte wohl in dem durch das Abkommen eingeschlossenen Gebiet behoben worden sein, nicht geklärt waren jedoch noch die Handelsfragen, die die übrigen Küstengebiete des Persischen Golfes, insbesondere Südpersien betrafen [123]. Doch warum sollte sich nicht auch hier ein modus

---

[120] Ragey, S. 125.
[121] Ragey, S. 119.
[122] In dem Nachwort zu Friedjung, Das Zeitalter des Imperialismus, III, S. 319.
[123] Vgl. den Privatbrief Nicolsons an Goschen vom 18. Mai 1914. Darin spricht Sir Arthur Nicolson von der Enttäuschung englischer Kaufleute über das Vordringen Deutschlands in Südpersien und am Persischen Golf. Bisher hätte sich England in diesen Gegenden einer Stellung erfreut “what was practically

vivendi finden lassen? 2. Wenn auch England kein Interesse an einem kraftvollen türkischen Reich hatte, das seinen politisch-strategisch-wirtschaftlichen Bestrebungen ernstlichen Widerstand zu leisten imstande war, so war doch ebensowenig der völlige Zusammenbruch auch der asiatischen Türkei sein Ziel. Am wenigsten jetzt, da es in diesen Gegenden neben Rußland noch einen zweiten, mächtigen Konkurrenten erhalten hatte: Deutschland. Gerade die Abkommen beweisen, daß London es vorzog, auf diplomatischem Wege unter E r h a l t u n g des türkischen Staates einen für England günstigen Zustand zu schaffen. — Andererseits sahen die deutschen Staatsmänner den türkischen Sektor der deutschen Außenpolitik für nicht mehr so wichtig an, daß man um seinetwillen die Feindschaft der Mehrzahl der übrigen Mächte auf sich genommen hätte [124]. Nicht daß der Wilhelmstraße das Schiksal der Türkei etwa gleichgültig geworden wäre, nichts ferner als das; nach wie vor war man an dem Bestehen eines lebensfähigen türkischen Staates interessiert — wie konnte es auch bei der damaligen Stellung Deutschlands in der Türkei und bei dem Bagdadbahnprojekt anders sein; auch jetzt können die Abkommen wieder als Beweis dafür gelten [125] — nur hätte man sich, falls sich trotzdem der Zusammenbruch nicht aufhalten ließe, nicht um jeden Preis für den Weiterbestand eingesetzt, sondern nunmehr zunächst die speziellen deutschen Belange zu wahren gesucht [126].

Einen ähnlichen Gedanken wie Hoetzsch spricht auch D u d e n aus [127]. Nur geht er noch darüber hinaus und schreibt der deutschen Politik noch weitere Absichten zu. So glaubt er feststellen zu können, daß das Reich seine Aufgabe in der Ausdehnung nach dem Persischen Golf zu gesehen habe, was das strategische Ziel in sich geschlossen habe, im Kriegsfalle „wirksam zu Wasser und vielleicht auch zu Lande über Persien angreifen und das englische Weltreich in seinem indischen Zentrum bedrohen zu können." Angesichts solcher Spekulationen bleibt nur die Frage offen, ob der Verfasser seine These — Quellen gibt er leider dafür nicht an — noch aus anderen als aus während des Weltkrieges erschienenen Aufsätzen usw., die allerdings oft genug in solchen Phantastereien schwelgten, geschöpft hat.

Noch „wissenschaftlicher" wirkten die gehässigen Vorwürfe des französischen Historikers Jean P i c h o n, der in seinem im Jahre 1937

---

an undisputed monopoly". Die britischen Kaufleute hätten scheinbar geglaubt, dieser Zustand würde ewig dauern. Daher "they were rather unprepared for the rude awakening which has come upon them." B. D. X, II, 510.

[124] Je schlechter die allgemeine Lage Deutschlands wurde, desto mehr mußte die Türkenpolitik der „europäischen" Politik weichen. Bosnische Krise, Potsdam, Tripoliskrieg und schließlich die Balkankriege sind die Etappen auf diesem Wege. Besonders Staatssekretär von Kiderlen vertrat konsequent diese Anschauung.

[125] Earle hebt hervor, daß die Abkommen „eine bewunderungswürdige Lösung des türkischen Problems" darstellen. S. 264.

[126] So hatte im Jahre 1913, als die Gefahr einer Auflösung nahegerückt schien, Deutschland offen genug seine Ansprüche angemeldet. G. P. 34, 12737; ebd. 36, 14587; ebd. 38, 15312, 15317, 15324; B. D. X, I, 477, 499; ebd. X, II, 223.

[127] Die Wurzeln des deutsch-englischen Gegensatzes S. 92, 95, 102 f.

erschienenen Buch „Les Origines Orientales de la Guerre Mondiale" behauptet [128]), Deutschland habe sich nur „provisoirement conciliante" gezeigt, weil es „augenblicklich" noch keinen Krieg wünschte, gewissermaßen, um seine schlechten Absichten zu tarnen — „pour faire croire à sa bonne foi" —. Ferner habe es eigentlich nur den Zweck verfolgt, die Ententen zu sprengen. Auf derartige Auslassungen näher einzugehen, erübrigt sich.

Entgegen allen Kritikern, die aus irgendeinem Grunde dem deutsch-englischen Abkommen als solches nur einen provisorischen Charakter zuerteilen und dementsprechend seine Lebensdauer auf nur kurze Zeit bemessen wollen, möchten wir vielmehr annehmen, daß aller Voraussicht nach durch die deutsch-englische Verständigung nicht nur die alte Streitfrage der Bagdadbahn ein für allemal beseitigt war, sondern zugleich auch eine Epoche positiver, wirtschaftlicher Zusammenarbeit hätte eröffnet werden können. Als weitere Ergänzung hätte sich möglicherweise bald auch eine friedliche Vereinbarung über Südpersien ergeben, ein Punkt, der ebensowenig unlösbar war, wie die Bagdadbahnfrage selbst.

Offen und für das weitere Schicksal des Abkommens von beträchtlicher Bedeutung blieb jedoch die Haltung Rußlands und die der Türkei. Während wir annehmen können, daß die gemeinsamen sachlichen Interessen Deutschlands und Englands allen möglichen destruktiven russischen Tendenzen zwar sehr höflichen, aber doch bestimmten Widerstand entgegengebracht hätten, war die Gefahr, die in Zukunft allen Abkommen europäischer Mächte mit der Pforte drohte, eine viel größere. Denn je mehr sich das gesamte türkische Staatswesen konsolidierte, je gesünder und leistungsfähiger es innerlich und äußerlich würde, desto mehr stand zu erwarten, daß es alles versuchen würde, sich von der ausländischen Bevormundung freizumachen und in zähem Ringen allmählich wieder die Rechte zurückzugewinnen, die es in der Zeit seiner Schwäche hatte aufgeben müssen. Schon die Verhandlungen des Jahres 1914 deuteten ganz unmißverständlich in diese Richtung [129]. Freilich blieb es eine Frage, ob der national-türkische Selbständigkeitswille jemals gegen die Mauer europäischer Großmachtinteressen erfolgreich werden könnte. Der Weltkrieg brachte auch hier die Lösung.

4. Die Verständigung über die Bagdadbahn und das Problem der deutsch-englischen Annäherung.

Es ist selbstverständlich, daß für die Wilhelmstraße bei den Verhandlungen über eine Verständigung in Kleinasien der Gedanke eines Gesamtausgleiches zwischen den beiden Ländern im Hintergrund stand. Die Wünsche nach einem Neutralitätsabkommen wie die Flottenfrage, mit denen man jahrelang schlechte Erfahrungen gemacht hatte, waren

---

[128] S. 202.

[129] Es ist bezeichnend, daß der Türke Sitki am Schluß seiner Dissertation ebenfalls diese Entwicklungsmöglichkeit voraussieht. (Das Bagdadbahnproblem 1890—1903 S. 170.)

zurückgestellt. Staatssekretär von Kiderlen-Wächter hatte nach der Haldane-Mission endgültig zu seinem alten Programm der Annäherung über konkrete Fragen zurückgefunden [130]. Die Kolonialverhandlungen waren bereits ein Band, das zwischen Berlin und London geknüpft worden war. Das Zusammengehen mit England während der Balkankriege hatte besonders dazu beigetragen, wenigstens ein gewisses Maß von Vertrauen wieder herzustellen und hatte damit eine gute Grundlage für fruchtbare Verhandlungen geschaffen.

Als am 14. Oktober 1912 Sir Edward Grey in einem persönlichen Vorstoß gegenüber Herrn von Kühlmann von einer „herzlichen und dauernden" Versöhnung sprach, den „Ölzweig des Friedens" anbot [131], antwortete Kiderlen, den Optimismus Kühlmanns leicht tadelnd, Deutschland könne darauf nur unter der Bedingung eingehen, daß beide Mächte sich „nicht auf anderen Gebieten entgegentreten, und sich namentlich nicht da, wo sie (die Engländer) keine vitalen Interessen zu vertreten haben, bekämpfen, lediglich, um einem Dritten einen Dienst zu erweisen" [132]. Unzweifelhaft hatte er dabei auch an die Bagdadbahn gedacht, wußte er doch nicht, daß London hier das erlösende Wort schon vor Monaten gesprochen hatte.

Während der deutsch-englischen Verhandlungen 1913/14, in denen ja in erster Linie die Fachleute das Wort hatten, war von dem allgemeinen Verhältnis der beiden Mächte zueinander nie die Rede. Sie unterschieden sich darin beträchtlich von den Erörterungen über die portugiesischen Kolonien, bei denen sowohl von deutscher wie von englischer Seite des öfteren auf deren grundsätzliche Bedeutung für die beiderseitigen Beziehungen hingewiesen wurde. Das ist auch ganz verständlich: denn dieser Meinungsaustausch war direkt aus dem beiderseitigen Wunsch heraus entstanden, die bestehende Spannung zu mildern, während die Bagdadbahnfrage zunächst, ja fast ausschließlich ein sachliches Problem war, welches England angeschnitten hatte, weil seine speziellen Interessen eine möglichst baldige Lösung erforderten. Gerade in diesem Punkte unterschieden sie sich auch von dem Ausgleich zwischen England und Frankreich vom Jahre 1904 oder zwischen England und Rußland vom Jahre 1907. Damals handelte es sich um einen Abbau von latenten Streitfragen im Interesse einer allgemeinen Entspannung o h n e zwingende lokale Notwendigkeit; bei der Bagdadbahn jedoch stand gerade die lokale Notwendigkeit im Vordergrund! Unter diesem Blickpunkt erhält die Verständigung über die Bagdadbahn ein besonderes Gepräge. Wenn sich also Sir Edward Grey in seinen Memoiren die Bagdadkonvention besonders zugute hält, um damit den Beweis zu er-

---

[130] G. P. 33, 12263.

[131] G. P. 33, 12284; Lord Carnock S. 384 f. Einen Tag darauf ließ Grey durch seinen Privatsekretär Tyrell mitteilen, daß sein Vorgehen als ein rein persönliches aufzufassen sei, und daß weder Nicolson noch Goschen davon etwas wüßten. Ebd. 12285; s. dazu Oncken, S. 747 f.; Wahl, S. 559 ff.

[132] G. P. 33, 12287 (20. Oktober 1912).

bringen, daß seine Politik nicht gegen Deutschland gerichtet gewesen sei[133], so muß diese seine Schilderung durch die rauhe Wirklichkeit eine bedauerliche Korrektur erfahren. Dies wird auch dadurch gestützt, daß bezeichnenderweise die Tatsache, daß England sich mit Deutschland über die Bagdadbahn verständigte, weder in Frankreich noch auch in Rußland mit Erstaunen oder gar mit Unwillen und Beunruhigung aufgenommen wurde[134]. Für die Regierungen des Dreiverbandes war es eben die Beilegung eines sachlichen Streitpunktes, zu der sie ja auch gleich der englischen durch die Notwendigkeit gezwungen worden waren, weil sich Deutschland — ob sie es zugeben wollten oder nicht — letzten Endes als der Stärkere erwiesen hatte. Zu besonderer Beunruhigung sahen sie also zunächst keinen Anlaß.

Das Bagdadabkommen hätte also für die Zukunft aus sich selbst heraus eine Grundlage deutsch-englischer Zusammenarbeit schaffen müssen. Das entsprach auch ganz den Hoffnungen der deutschen Politiker, wie eine Unterredung des Staatssekretärs von Jagow mit Sir Edward Goschen vom 27. März 1914 beweist. Sir Edward berichtete von Jagow, „he attached the greatest possible importance to the agreement, both because of the good effect it would have on public opinion in both countries and because it would exclude the danger of a clash of interests between the only two Powers who were sincere in their desire that the Ottoman Empire should continue to exist“[135]. Wenn sich auch Jagow als Diplomat vorsichtig ausgedrückt hatte, so ist doch aus seinen Worten ganz offenkundig der Gedanke und die Hoffnung ersichtlich, Deutschland und England sollten nicht nur einen alten Streit begraben haben, sondern es möchte nunmehr eine Epoche gemeinsamer Arbeit beginnen. — Ob allerdings die britischen Vertreter in Konstantinopel, angefangen von dem neuen Botschafter Sir Louis Mallet, dessen feindselige Einstellung zu Deutschland wir während seiner Amtszeit in der Ostabteilung des Foreign Office ausreichend studieren konnten, bis zu dem ersten Dragoman Fitzmaurice[136], über dessen Deutschlandfeindlichkeit ebenfalls seit Jahren kein Zweifel bestand, eine wirklich freundschaftliche und kollegiale Zusammenarbeit gestattet hätten, ist eine weitere Frage. — Besonders beachtenswert ist bei der Äußerung Jagows noch der Hinweis, daß Deutschland und England „die einzigen zwei Mächte seien, die aufrichtig das Weiterbestehen des Ottomanischen Reiches wünschten.“ Was konnte anders hinter diesen Worten verborgen

---

[133] Twenty-five Years I, S. 134, 303; 25 Jahre I, S. 134, 287; vgl. Trevelyan, Sir Edward Grey, S. 153, 277 f., 313; Cook, How Britain strove for Peace, S. 7.

[134] Vgl. den Bericht des britischen Geschäftsträgers in Petersburg O'Beirne vom 2. November 1913: „He (Sasonow) remarked that the Russian Government perfectly understood His Majesty's Government negotiating an arrangement respecting the Bagdad Railway...“ B. D. X, II, 346.

[135] B. D. X, II, 224.

[136] Vgl. dazu G. P. 27, 9985, S. 562, 10030; Freiher von Wangenheim berichtete noch am 24. April 1913 nach Berlin: „So lange Fitzmaurice hier sein Wesen treibt, wäre es ganz vergeblich, hier eine Annäherung an England auch nur zu versuchen.“ G. P. 37„ 14732.

sein, als die Zuversicht, daß das Abkommen, falls notwendig, auch — wie Marokko bei der Entente Englands mit Frankreich — gegen Dritte verteidigt werden möge. Diese dritte Macht konnte nur Rußland sein. Vielleicht konnte also der Ausgleich sogar mit der Zeit eine Lockerung der englisch-russischen Entente bedeuten [137]?

Diese Erwägungen, so verlockend sie jedem deutschen Politiker sein mochten, waren aber doch wohl etwas allzu ferne Zukunftsmusik. Auch an dieser Stelle erscheint es gut, wieder daran zu erinnern, daß man in Petersburg gegen die Bagdadbahnverständigung im allgemeinen nichts einzuwenden hatte. Dennoch waren diese Überlegungen der deutschen Staatsführung verständlich und sicher auch nicht ganz ungerechtfertigt. Andererseits: Selbst wenn die deutsche Hoffnung sich erfüllte, mußte darum die englisch-russische Entente zerbrechen oder sich auch nur ernstlich lockern? Hatte sie sich nicht bewährt, obwohl England in vielen Fragen und Krisen, wenn auch immer äußerst vorsichtig, sich nicht voll auf Rußlands Seite gestellt hatte? Hatte sich nicht trotz der dauernden Konflikte wegen Persien das Bewußtsein einer gegenseitigen Bindung immer mehr vertieft? Es ist müssig, sich in Vermutungen zu ergehen. Wir wollen nur festhalten, daß derartige Gedanken den verantwortlichen Politikern der Wilhelmstraße nicht fern gelegen haben.

Mochte ein solcher Optimismus vorläufig auch abwegig sein, irgendwelchen Schaden konnte er jedoch nicht oder vielmehr nicht mehr anrichten. Anders hingegen stand es um die Hoffnungen, die mit dem Abkommen an sich verbunden wurden. Da die Wilhelmstraße nicht wußte, wann England den entscheidenden Schritt getan hatte, glaubte sie, das Entgegenkommen als einen Ausfluß der allgemeinen Entspannungstendenz bewerten zu können. Dieser Irrtum war um so verzeihlicher, als auch in der englischen Öffentlichkeit, bewußt und unbewußt zugleich, der Ausgleich über die Bagdadbahn immer mehr zu einem äußeren Symptom für den englischen Annäherungswillen gestempelt wurde [138].

---

[137] Vgl. eine Aufzeichnung der Vortragenden Räte im Auswärtigen Amt, Zimmermann und Freiherr von Griesinger, für Bethmann Hollweg vom 17. Juli 1909: „... Daß wir bei diesem wirtschaftlichen Unternehmen Hand in Hand mit England gehen, wäre aus politischen Gründen im höchsten Grade wünschenswert. Es würde hierdurch nicht bloß zur Erstarkung und Konsolidierung der Türkei beigetragen ..., sondern es würde dadurch auch die Kluft zwischen England und Rußland vertieft, das seiner alten Politik getreu auf möglichste Schwächung der Türkei hinarbeitet." G. P. 27, 9964. — Auch Brandenburg, Von Bismarck zum Weltkriege (S. 416), glaubte hierin die Absicht der deutschen Regierung zu sehen; vgl. ferner den Artikel von Ernst Jaeckh, „Am Ende der englischen Einkreisungspolitik"? In: Das Größere Deutschland Nr. 4 vom 20. April 1914, S. 98 ff.; Rosen, Aus einem diplomatischen Wanderleben (II, S. 133 f.) vertritt diese Hoffnung besonders stark. Er stellt den Bruch der englisch-russischen Entente geradezu als eine Gewißheit hin.

[138] Die „Times" vom 17. Mai 1913 hatte schon die englisch-türkische Einigung im Hinblick auf die Besserung der Beziehungen zu Deutschland gewürdigt. (Nach Earle S. 256 f.) Vgl. zwei Artikel des „Daily Chronicle" vom 1. Januar 1914 und vom 31. Juli 1914. (Nach Cambridge History of Foreign Policy, S. 477; Zimmermann, Die englische Presse zum Ausbruch des Weltkrieges,

Gerade die englischen Wirtschaftskreise sahen die Verständigung als einen Beweis dafür an, daß Handelsgeschäfte mit den deutschen Partnern für Großbritannien durchaus von Vorteil sein konnten [139], während die Entente mit Rußland sich für den britischen Handel bisher eigentlich nur als eine Verlustrechnung gezeigt hatte [140].

Die falsche Bewertung der englischen Nachgiebigkeit, die zustimmenden Kommentare der britischen Presse, die freundliche Haltung auch der englischen Staatsmänner trugen dazu bei, das allgemeine Verhältnis zu England für die deutsche Staatsleitung in allzu rosigem Licht erscheinen zu lassen. So wies Staatssekretär von Jagow die Warnungen Fürst Lichnowskys, daß England im Falle eines Krieges „unter allen Umständen" auf Seiten Frankreichs stehen würde, leichtfertig zurück: „Also seien Sie etwas optimistischer in der Beurteilung unserer englischen Freunde", so schrieb er an den Botschafter zurück. „Ich möchte glauben, Sie sehen manchmal zu schwarz, auch wenn Sie der Ansicht Ausdruck verleihen, im Kriegsfalle werde England auf alle Fälle an der Seite Frankreichs zu finden sein" [141]. Obwohl Lichnowsky kurz darauf diese Illusion gründlichst zu zerstören suchte [142], und auch die geheimen Nachrichten über die englisch-russischen Absichten hinsichtlich des Abschlusses einer Marinekonvention eine ganz andere Sprache lehrten, blieb dieser allgemeine Optimismus erhalten [143].

S. 75.). In dem schon einmal erwähnten Artikel des „Daily Graphic" vom 17. Juni hieß es: „Das Abkommen ... befreie ... die deutsch-englischen Beziehungen von allen Reibungsflächen und dies schaffe, ebenso wie das ähnliche Übereinkommen mit Frankreich vor zehn Jahren einen vorzüglichen Ausgangspunkt für die Erneuerung freundschaftlicher und vertrauensvoller Beziehungen zwischen den beiden Ländern." (G. P. 37, 14901).

[139] Vgl. den Privatbrief Nicolsons an Hardinge vom 29. Oktober 1913: "Germany has of late been making great efforts to be on the best possible terms with us and she has to a certain extent suceeded. There is no doubt that the party in favour of intimate relations with Germany has increased and strengthened of late in this country." B. D. X, I, 59; vgl. die Tätigkeit der verschiedenen liberalen Vereinigungen wie des "Committee for Foreign Policy" und der "National Liberal League" (nach G. P. 37, 14652; Valentin, Deutschlands Außenpolitik von Bismarck bis zum Ende des Weltkrieges, S. 141).

[140] Siehe die Artikel des einflußreichen "Manchester Guardian" und des "Economist", des führenden Wirtschaftsblattes. (Nach Schiemann: Deutschland und die Große Politik, 1914, S. 43 f., 51, 114, 126, 152, 156 ff., 168, 171 f., 190.)

[141] Privatbrief vom 26. Februar 1914: G. P. 37, 14697; vgl. die optimistische Bewertung der weltpolitischen Situation in der im Jahre 1913 erschienenen Abhandlung: „Deutsche Weltpolitik und kein Krieg". Der Verfasser, Dr. Hans Plehn, stand dem Londoner Botschaftsrat Herrn von Kühlmann nahe.

[142] G. P. 37,, 14700.

[143] Das spiegelt sich am besten in den Büchern des ehemaligen Staatssekretärs von Jagow wieder „... Gebessert hatte sich ferner die Stimmung durch unser Zusammenwirken mit England in der albanischen Krise, sowie durch die Verhandlungen über das Kolonial- und Bagdadabkommen. Es waren daher m. E. Zweifel darüber durchaus nicht berechtigt, ob eine sofortige Beteiligung Englands an einem Kriege gegen Deutschland die Billigung des englischen Volkes, bzw. seiner Vertretung im Parlament finden würde." („Die deutsche politische Leitung und England bei Kriegsausbruch" in: Preußische Jahrbücher 1928, S. 7 f.; ferner: ders., Ursachen und Ausbruch des Weltkrieges

Mochte also eine positive Auswirkung der deutsch-englischen Verständigungen — es muß hierzu auch die im Prinzip geregelte Frage der portugiesischen Kolonien einbezogen werden [144] — für die Zukunft denkbar sein, die unmittelbare Wirkung war jedoch negativ: denn die Überbewertung der deutsch-englischen Entspannung und die Unterbewertung der moralischen und politischen Festigkeit der Ententen ließ die deutschen Politiker bis zum Tage der englischen Kriegserklärung eine Haltung der Downingstreet erhoffen, die bei ihrer Grundeinstellung von vornherein ausgeschlossen war [145]!

In Wirklichkeit hatte sich weder durch die Verständigungen noch durch die Zusammenarbeit während der Balkankriege etwas geändert. Dennoch blieb, wie Harald Nicolson die wahre Situation treffend kennzeichnet, die anglo-deutsche Freundschaft „largely superficial. Under the sugar-coating of these amenities the old fear and rivalry had lost nothing of its bitterness“ [146].

Wenn auch, wie wir gesehen haben, die Bagdadbahnverständigung als solche nicht direkt als Zeichen britischen Annäherungswillens an Deutschland gewertet werden kann, und dies von Frankreich und Rußland zunächst auch nicht so aufgefaßt worden war, so ließ sie sich dennoch mit der Zeit nicht mehr aus der allgemeinen Strömung herauslösen, die in den letzten anderthalb Jahren vor dem Weltkriege die beiden Völker wieder einander näherzubringen schien. Oder mit anderen Worten: Der Bagdadbahnausgleich allein hätte sicherlich kaum den Rahmen einer Spezialverständigung überschritten; jedoch als ein Entspannungsmoment unter anderen mußte sich auch seine Bedeutung steigern. Selbstverständlich am wenigsten in den Augen der englischen Regierung, wohl

---

S. 63; ders., England und der Kriegsausbruch, S. 21; vgl. auch Helfferich, Der Weltkrieg, I, S. 115 f., 155. (H. kannte als stellvertretender Direktor der Deutschen Bank die Atmosphäre des Auswärtigen Amtes die genau.). Ferner Lutz, Lord Grey und der Weltkrieg, S. 229; Stieve, Deutschland und Europa, S. 139.

[144] Seit Herbst 1913 konnte man aber hinsichtlich der Frage der Veröffentlichung des Vertrages zu keiner Einigung gelangen. Es stand sogar kurz vor der Julikrise um das Abkommen recht schlecht. Eine eingehendere Untersuchung auf Grund der neuen englischen Dokumente (Band X, II, Kap. XCV. wird sicherlich den Wert dieser Frage gleich der Bagdadbahnverständigung auf ein etwas bescheideneres Maß, als bisher angenommen wird, zurückführen müssen.

[145] Stieve (a. a. O. S. 139) bezeichnet die falsche Beurteilung der Lage als den „größten Fehler der politischen Leiter Deutschlands.“

[146] Lord Carnock S. 394; vgl. Gooch, Before the War, II, S. 85, 119; Oncken, S. 729, 782; Renouvin, La Crise Européenne et la Grande Guerre, S. 146; Wahl, S. 588. Oncken (Die Sicherheit Indiens, S. 137) gibt dieser Tatsache eine besonders prägnante Formulierung: „... Aber die Entente gegen Deutschland, die Grey als Achse des großen Weltgegensatzes ausgebaut hatte, hatte inzwischen ihre primäre Triebkraft soweit gesteigert, daß sie Eigenleben genug besaß, um alle anderen Lösungsmöglichkeiten in sich aufzusaugen. So schritt der ihr innewohnende Angriffswille über den vorderasiatischen Ausgleich als über eine lokale Angelegenheit zweiten Ranges hinweg.“

aber der deutschen und auch der französischen und russischen. In diesem größeren Rahmen trug auch die Bagdadbahnverständigung dazu bei, die mittelbare Ursache für eine weitere, noch verhängnisvollere Entwicklung als die schon geschilderte zu sein: Die französischen und russischen Politiker, in zunehmendem Maße über die deutschen Erfolge in England beunruhigt, forderten im Frühjahr 1914 anläßlich des englischen Königsbesuches in Paris neuerlich energisch eine festere und bindendere Gestaltung des Dreiverbandes durch den Abschluß einer Marinekonvention zwischen England und Rußland. Schon im Februar 1912, als man anläßlich der Haldane-Mission in Paris und Petersburg die gleichen Befürchtungen hegte, hatte Graf Benckendorff, der die englische Politik wie kaum ein anderer kannte, die Richtung gewiesen: Er sagte damals, „... unter diesen Umständen glaube ich, wird man diese (die englisch-russischen Beziehungen) heute enger gestalten können, als sie es bisher gewesen sind“ [147]. Da Sir Edward Grey nach wie vor unbeirrt an dem Primat der Ententen vor jeder „Annäherung“ an Deutschland festhielt, er im Gegenteil wie Oncken es ausdrückt, immer bemüht war, „je mehr er das Gefühl hatte, sich nach der einen Seite zu engagieren ..., um so mehr ... einige Gegengewichte für sein Tun aufzuhängen“ [148], gab er nunmehr dem Drängen der Dreiverbandspartner nach. Es ist also nicht zu viel behauptet, wenn man sagt, das ein direkter Weg von der deutsch-englischen Entspannung zu den Verhandlungen über eine englisch-russische Marinekonvention führt [149].

Gegenüber den beiden negativen Folgen der Verständigung wiegen ihre möglichen Vorteile für die Zukunft nichts oder zum mindesten nur sehr wenig. Und doch würden wir ihrer Bedeutung nicht gerecht werden, wenn wir sie nur unter dem Gesichtspunkt ihrer tatsächlichen Auswirkung bewerten. Übersehen wir nicht, daß durch sie immerhin ein Anfang zu einer Verbesserung der Beziehungen zwischen Deutschland und England gemacht war. Vergessen wir weiterhin nicht, daß über zehn Jahre lang ein loyaler Interessenausgleich zwischen den beiden Mächten nicht möglich gewesen war! Nur wenn wir uns diese Tatsache vor Augen halten, erhält das Abkommen die ihm zukommende Bewertung. Die deutschen Staatsmänner hatten also das erste Teilziel des im Herbst 1909 aufgestellten außenpolitischen Programms von

---

[147] Benck. II, 566, S. 317.

[148] S. 746. — Das ist auch das Ergebnis des Buches von E. Anrich, Die jugoslawische Frage und die Julikrise 1914.

[149] Vgl. Anrich, Europas Diplomatie am Vorabend des Weltkrieges, S. 60; Brandenburg a. a. O. S. 416 f.; Sontag a. a. O. S. 171, 184. — Jagow (Ursachen und Ausbruch des Weltkrieges S. 91), Rhodes (Kühlmann, wie er wirklich ist, S. 91) und Schäfer (Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik, S. 75 f.) sind sogar der Ansicht, daß Rußland und Frankreich, „durch die Anzeichen einer möglichen Annäherung zwischen Deutschland und England beunruhigt, das Eisen zu schmieden trachteten, ehe es kalt werden könnte“ (Jagow), daß der „Bagdadfriede“ „den ... Krieg ... beschleunigt habe“ (Schäfer).

Kiderlens, das seit dem Scheitern der Haldane-Mission endlich zur Leitschnur der deutschen England-Politik geworden war, erreicht. „Wenn der Weg", so verteidigt Gottlieb von Jagow die deutsche Politik [150], „durch andere Ereignisse durchkreuzt, nicht zum Ziele geführt hat, war er darum nicht der richtige? Praktisch war er der einzige, der uns blieb. Aber vielleicht ist er zu spät beschritten worden!"

Zusammenfassung.

Vom Frühjahr des Jahres 1903 ab spitzte sich der Kampf um die Bagdadbahn immer mehr zu einer deutsch-englischen Auseinandersetzung zu. England wurde die Seele des Widerstandes gegen das deutsche Unternehmen. Sowohl die Russen wie die Franzosen hätten sicherlich bald eine Verständigung mit Deutschland gesucht, wenn nicht London ihren Widerstand immer wieder aktiviert hätte, sei es auch nur dadurch, daß es selbst an der Opposition festhielt [1].

Der Kampf um die Bagdadbahn ist mehr als ein Streit um lokale Interessen. In ihm spiegelt sich die Dynamik des deutsch-englischen Weltgegensatzes wieder.

Deutschland versuchte an einer Stelle der Welt wirtschaftlich Fuß zu fassen. England verwehrte es, obwohl das Recht ausschließlich auf deutscher Seite war, da das Reich mit Willen und Förderung der ottomanischen Regierung handelte. England mobilisierte Frankreich und Rußland und schaffte eine Einheit der drei Mächte, obwohl eine solche Einheit vom sachlichen Standpunkt wie im Hinblick auf eine Lösung des Problems unnatürlich war. Denn nur die Opposition war das einende Band. England verpflichtete die Franzosen und Russen, keine Separatverständigung mit Deutschland abzuschließen. Es lehnte selbst bis zum Jahre 1909 strikt jede direkte Übereinkunft mit Berlin ab und forderte eine Konferenz der vier Mächte. Als sich dann der Konferenzgedanke als unhaltbar erwies und England sich selbst die Freiheit des Handels zurücknehmen und die gleiche Freiheit auch seinen Freunden gestatten mußte, versprach es dennoch den Ententenpartnern, erst dann den Widerstand aufzugeben, wenn auch ihre Wünsche erfüllt seien. Die englische Regierung gab damit Frankreich und Rußland nicht weniger als eine Blankovollmacht in die Hand. Die französische Regierung nützte sie auch prompt aus, indem sie den weitgehenden englischen Anliegen entsprechend auch ihre Forderungen höher schraubte. Der

[150] Ursachen und Ausbruch des Weltkrieges, S. 60.

[1] Vgl. den Bericht Graf Metternichs über ein Gespräch zwischen Sir Edward Grey und ihm vom 28. Oktober 1909: „... Ich antwortete dem Minister darauf, daß die Franzosen sich längst gern in weiterem Umfange an dem Bagdadbahnunternehmen beteiligt haben würden, hätten sie dies nicht aus Rücksicht vor der englischen Politik unterlassen. Falle der englische Widerstand, so sei Frankreich sofort für die Bagdadbahn zu haben." Auch mit Rußland würde sich Deutschland verständigen können, da es ihm den Zugang zum Persischen Golf nicht verwehre. G. P. 27, 9972; vgl. 9973.

Leidtragende war die Türkei. Denn auf sie konzentrierte sich die Mehrzahl aller Wünsche. Wenn es in den Jahren 1913/14 zu einer Gesamtverständigung gekommen ist, so war das letzten Endes nur möglich, weil das ottomanische Reich durch den Tripoliskonflikt und den Balkankrieg ermattet am Boden lag und die türkische Regierung auf die Hilfe der Großmächte bei ihrem Aufbauwerk angewiesen war.

England handelte so, obwohl Deutschland jederzeit bereit war, seine lebenswichtigen Interessen am Persischen Golf anzuerkennen. Das englische Volk und seine Regierung aber begnügten sich nicht damit. Man verlangte darüber hinaus die Kontrolle der Bahn bis hinauf nach Bagdad und damit die Vorherrschaft in Mesopotamien. So lange England diesen Anspruch aufrecht erhielt, war an eine Beilegung des Bagdadbahnkonfliktes nicht zu denken. Denn weder war Deutschland bereit, den Endabschnitt der großen Transversallinie dem Wohlwollen Englands auszuliefern, noch konnten vor allem die Türken gestatten, daß ihr mesopotamisches Gebiet von England faktisch in Besitz genommen würde.

Englands Haltung war aber nicht nur von sachlichen Erwägungen bestimmt. Die Bemühungen der konservativen und vor allem der liberalen Regierung unter der Führung des Außenministers Sir Edward Grey, sowie des außenpolitischen Beamtenapparates galten ebenso stark der Schaffung und Erhaltung eines gemeinschaftlichen Auftretens der drei Ententenmächte um der Einheit des Dreiverbandes willen. Durch kluge Zurückhaltung bis zur Zurückstellung eigener Interessen — leider auch durch die Kurzsichtigkeit der deutschen außenpolitischen Führung — gelang es der Downingstreet, ihr Ziel zu erreichen. Das Maß der Rücksichtnahme auf Frankreich und Rußland hing davon ab, wie stark England die Freundschaft zu seinen Partnern belasten zu können glaubte. Es ist erklärlich, daß London in den ersten Jahren seiner Ententen besondere Rücksicht übte [2].

Diese Politik mußte eine Verständigung außerordentlich erschweren. Um so mehr, als sich die Fronten immer mehr versteiften. In Deutschland wurde die Bagdadbahn mehr und mehr eine Sache des Volkes und damit eine Frage des Prestiges. Das deutsche Volk und seine Regierung sahen in dem Widerstand der drei Ententenmächte die Absicht Englands, das Reich „einzukreisen" und ihm den „Platz an der Sonne" streitig zu machen.

Eine noch engere Verknüpfung mit der großen Politik erhielt die Bagdadbahnfrage seit dem Herbst 1909. Denn nunmehr ließ die deutsche Regierung London wissen, daß sie sich auf die von England gewünschte Kontrolle des Golfabschnittes einlassen würde, jedoch nur

[2] Vgl. den Privatbrief Nicolsons an Grey vom 19. Juli 1908: "The understanding with Russia is in its early infancy and will require, for reasons which I need not explain, careful nurture and treatment. A serious chec to this infant growth may kill it before it has advanced in years, and its disappearence would doubtless eventually react upon our relations with France." Lord Carnock, S. 262.

unter der Bedingung, daß die britische Regierung ihr in den Deutschland interessierenden Fragen entgegenkomme. Damit wollte die Wilhelmstraße Sir Edward Grey und das Foreign Office bestimmen, eine nachgiebigere Haltung gegenüber den deutschen Wünschen einzunehmen, die auf eine völlige Neuordnung des deutsch-englischen Verhältnisses durch den Abschluß einer Flottenkonvention und eines Neutralitätsabkommens abzielten.

Die britische Regierung lehnte die deutschen Wünsche ab. Denn 1. war sie grundsätzlich gegen jede Bindung an Deutschland, da dadurch die Ententen zerstört würden. — Nach ihrer Überzeugung war das auch die alleinige Absicht Deutschlands, um dadurch sein Endziel, die Hegemonie über Europa besser erreichen zu können —; und 2. hielt sie ihre Position in der Türkei für günstig genug, um ohne jede anderweitige Kompensation außer der der Aufgabe des Widerstandes gegen das Unternehmen — dokumentiert durch die Zustimmung zur türkischen Zollerhöhung von 11% auf 15% — die englischen Interessen zur Geltung zu bringen.

In der Tat legte das deutsche Ansinnen Zeugnis eines bedauerlichen Mangels an staatsmännischen Qualitäten der außenpolitischen Führung ab. Die englische Ablehnung vermochte jedoch nicht, die Berliner Stellen von der Aussichtslosigkeit des eingeschlagenen Weges zu überzeugen. Bis zur Haldane-Mission im Februar 1912 hielten sie unbeirrt an den einmal gefaßten Überzeugungen fest. Erst der Fehlschlag dieses — dritten — Versuches bewog sie zu einer Änderung ihrer Methoden. Sowohl ein allgemeinpolitisches Abkommen wie eine Marinekonvention wurden zurückgestellt und dafür der Weg einer allmählichen Annäherung nach dem Vorbilde der englischen Ententen durch Verständigungen über periphere Probleme und durch Zusammengehen in konkreten Fragen der großen Politik beschritten. Die deutsche Regierung hatte damit auf die Taktik zurückgegriffen, die schon im Herbst 1909 der damalige Gesandte in Bukarest von Kiderlen-Wächter in zwei bedeutsamen Denkschriften empfohlen hatte.

Durch die Beschränkung auf die speziellen Probleme wurde die Verständigung über die Bagdadbahn 1913/14 bedeutend erleichtert.

Nachdem die Downingstreet 1909/10 jede Verquickung der Bagdadbahnfrage mit den allgemeinpolitischen Bestrebungen Deutschlands grundsätzlich abgelehnt hatte, schien Sir Edward Grey — im Gegensatz zu den Beamten des Foreign Office — etwa seit dem Frühjahr 1911 dem Gedanken einer Annäherung an Deutschland über periphere Übereinkommen nach dem Vorbild der abgeschlossenen Ententen nähertreten zu wollen. Diese scheinbare Bereitwilligkeit war jedoch nur eine Geste von platonischer Bedeutung. Sie entsprang vornehmlich der Absicht, das deutsche Volk und die deutsche Regierung, wie auch die Opposition im eigenen Lande und die eines Teiles seiner Kabinettskollegen (Cabinet Committee), die seine Politik wegen ihrer allzu sichtbaren Abneigung gegen Deustchland zum Teil heftig angegriffen hatten, zu beruhigen. Vielleicht wollte der Minister daneben auch Berlin ermuntern,

an England in der Bagdadbahnfrage heranzutreten. Die Aktion blieb ohne praktische Auswirkung. Zumal Sir Edward Grey nicht dazu bereit war, auch nur eine der für Deutschland wie für die Türkei unannehmbaren Forderungen zu streichen oder abzumildern. Andererseits war Grey auch grundsätzlich gegen jede ernsthafte Annäherung an Deutschland, da er fest davon überzeugt war, daß eine solche mit den Ententen unvereinbar sei [3].

Angesichts einer solchen Grundhaltung — wobei Grey im Vergleich zum Foreign Office immer noch gemäßigter eingestellt war — konnten die deutschen Annäherungsbestrebungen, auch die ‚erfolgreicheren' seit dem Jahre 1912, wohl eine gewisse Entspannung des deutsch-englischen Verhätlnisses herbeiführen, nicht aber — wenigstens auf absehbare Zeit nicht — eine spürbare Änderung dieser Grundhaltung bewirken.

Die Verständigung über die Bagdadbahn zwischen Deutschland und England beruhte letztlich auf einem britischen Zugeständnis: auf dem Verzicht auf eine Beteiligung an der Südstrecke von Bagdad bis Basra. Das entscheidende deutsche Entgegenkommen — der Verzicht auf die Weiterführung der Bahn von Basra bis zum Golf — hingegen stellte eigentlich nur eine Wiederholung der Angebote dar, die Deutschland bereits im Jahre 1902/03, ebenso während des Kaiserbesuches in Windsor im November 1907 [4] und im folgenden Sommer England vergeblich gemacht hatte.

Der englische Verzicht wurde der türkischen Regierung am 18. Juli 1912 durch ein Memorandum bekanntgegeben, während Deutschland und Frankreich erst im April, bezw. Mai 1913 davon Kenntnis erhielten. (Rußland dagegen schienen die englischen Vorschläge zusammen mit der Note an die Türkei, also bereits im Juli 1912 mitgeteilt worden zu sein).

Die Gründe für Englands Schritt lagen in dem Scheitern seiner Bagdadbahnpolitik. Trotz aller Schwierigkeiten, die man dem Bau der Bahn in den Weg legte, trotz der Mobilisierung Frankreichs und Rußlands — im Herbst 1910 (Potsdamer Entrevue) fiel jedoch auch diese Macht praktisch aus — war es nicht gelungen, Deutschland und die Türkei zur Anerkennung der britischen Kontrolle über den Golfabschnitt zu bewegen. Langsam, aber doch unaufhaltsam schritt der Bau vorwärts, stellten die deutschen Finanziers die nötigen türkischen Garantiesummen sicher. Bis Bagdad bereits war durch die Konvention vom 21. März 1911 die Baugenehmigung erteilt. Jeder weitere fertige Kilometer konnte die Position Englands nur verschlechtern. Noch einmal hatte Lord Haldane während seines Besuches in Berlin im Februar 1912 versucht, durch direkte Auseinandersetzung mit Deutschland die alten britischen Forderungen durchzusetzen. Doch wurden die Verhandlungen bald von beiden Seiten abgebrochen. Es blieb daher England, besonders als auch

---

[3] Vgl. den Bericht Benckendorffs an Sasonow vom 4. Dezember 1911, Benck. II, 526; s. oben S. 71.

[4] Siehe hier vor allem den Vorschlag Bülows vom 14. November, die Bahnlinie bereits in Basra enden zu lassen. G. P. 25, 8667.

die neuerlichen Vorschläge der türkischen Regierung stark enttäuschten, nichts anderes übrig, als der Lage Rechnung zu tragen und sich mit aller Kraft auf die Sicherung der wirklich lebenswichtigen Interessen am Golf zu konzentrieren. Allerdings sind die ersten Anfänge dieser Entwicklung schon im Frühjahr 1911, als das Fehlschlagen der britischen Bagdadbahnpolitik offenbar zu werden begann, zu erkennen.

Die Festlegung eines für Großbritannien annehmbaren status quo am Persischen Golf betraf jedoch nicht oder wenigstens nur in geringem Maße Deutschland, vielmehr in erster Linie die Türkei. Um sie daher zur Nachgiebigkeit in den entscheidenden Punkten zu verpflichten, brachte England das große Opfer des Verzichtes auf die Strecke Bagdad—Basra.

Englands Schritt bedeutete indirekt aber auch eine Rücksichtnahme gegenüber Frankreich und Rußland. Es konnte sich nicht an der Golfstrecke beteiligen, ohne auch seinen Ententenpartnern Anteile zu verschaffen. Eine Aufnahme Rußlands stieß nun wieder auf den unerbittlichen Widerstand Deutschlands und der Türkei. Um allen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, verzichtete London lieber auch seinerseits auf eine Mitwirkung an diesem Abschnitt.

Es ist nicht undenkbar, ja sogar wahrscheinlich, daß Sir Edward Grey bei seinem entscheidenden Schritt auch an dessen wohltätige Wirkung auf Deutschland gedacht hat, ausschlaggebend ist dieses Moment jedoch nicht gewesen! Bestimmend war, wie auch der Sachbearbeiter für die Bagdadbahnfrage im Foreign Office, Alwyn Parker, im Jahre 1917 öffentlich bekannte, die Notwendigkeit, unverzüglich zu handeln, wenn England nicht ganz aus dem Felde geschlagen werden wollte.

Die im Mai 1913 zwischen Deutschland und England einsetzenden Erörterungen waren nur ein Teil des zur Liquidierung der Bagdadbahnfrage notwendigen Verhandlungskomplexes. Das Problem als ganzes war jedoch wiederum nur ein Ausschnitt aus der noch größeren Auseinandersetzung, die mit dem Vorgehen Italiens in Tripolis im Nahen Orient ihren Anfang genommen hatte.

Wenn auch bei Ausbruch des Weltkrieges noch das deutsch-türkische Abkommen ausstand, so war es dennoch nicht mehr zweifelhaft, daß die langwierige Streitfrage endgültig beigelegt war. Und zwar zur Zufriedenheit aller Partner. Auch für die Türkei waren die Abkommen von Vorteil. Denn einmal war durch sie der Bau der Bagdadbahn gesichert und damit vielleicht der Grundstein zu einem neuen Aufblühen des ottomanischen Reiches gelegt; zum anderen hatten die Großmächte durch die Abkommen dokumentiert, daß sie an einem Weiterbestehen der asiatischen Türkei ein unmittelbares Interesse hatten.

Dennoch war die Zukunft aller Pakte ungewiß. Denn erstens war nicht abzusehen, wie sich Rußland in der Zukunft gegenüber der Türkei verhalten würde, und zweitens war es nicht ausgeschlossen, daß die Pforte selbst bald versucht hätte, die in den Zeiten der Not aufgegebenen Souveränitätsrechte wieder zurückzugewinnen.

Die türkische Hartnäckigkeit schon während der Verhandlungen des Jahres 1914 schien jedenfalls auf diese Entwicklung hinzudeuten.

Die deutsche Regierung sah in dem Bagdadausgleich mit England einen bemerkenswerten Erfolg ihrer seit dem Jahre 1912 gegenüber London eingeschlagenen Politik. Nicht nur, daß sie nunmehr das große Unternehmen als für das Reich endgültig gesichert ansah, sie hoffte vielmehr auch, daß die Verständigung eine Epoche freundschaftlicher Zusammenarbeit mit England im Vorderen Orient eröffnen möge, und daß vor allem die nunmehr gemeinsamen Interessen und Rechte, wenn es nottäte, auch gemeinsam gegen jeden Angriff oder Eingriff von außen verteidigt werden würden. Eine solche Gegenwirkung konnte nur von Rußland ausgehen.

Mochte auch die Rechnung nicht ganz unbegründet sein, so war die daraus abgeleitete Hoffnung auf eine Lockerung oder gar Sprengung der englisch-russischen Entente sicher zu weitgehend. Folgenschwerer war der Irrtum der deutschen Politiker, die zuvorkommende Haltung Englands bei der Lösung des Bagdadbahnproblems als den Ausdruck eines ernsthaften Entspannungswillens, ja vielleicht sogar gewisser Annäherungstendenzen, zu betrachten. Dieser Irrtum beruhte in erster Linie auf der Unkenntnis der tatsächlichen Gründe, die London zum Entgegenkommen in der Bagdadbahnfrage veranlaßt hatten. Er half den allgemeinen Optimismus der Berliner politischen Stellen verstärken, den diese nunmehr in bezug auf das Verhältnis zu England für nicht ganz unberechtigt hielten. Nichts aber konnte mehr an der wahren Sachlage vorbeigehen. Gerade weil eine gewisse Entspannung zwischen Berlin und London eingetreten war, tat Sir Edward Grey auf der anderen Seite alles, um jeden Zweifel der Ententenpartner in die Unveränderlichkeit seiner alten Linie zu zerstreuen. Er willigte deshalb gerade jetzt ein, mit Rußland in Verhandlungen über eine Marinekonvention zu treten.

Die Bagdadbahnfrage und die deutschen Bemühungen um eine tiefgreifende Besserung des deutsch-englischen Verhältnisses sind von dem Jahre 1909 an nicht mehr zu trennen. Galt bis zu diesem Jahre das Ziel der deutschen Bagdadbahnpolitik ausschließlich der Verwirklichung des Projektes unter deutscher Führung, so sahen von nun an die überwiegende Mehrheit des deutschen Volkes wie vor allem seine außenpolitische Führung in einer Beilegung der Bagdadstreitfrage zugleich auch einen wichtigen Schritt im Sinne des höheren Zieles: einer deutsch-englischen Gesamtverständigung.

Das Jahr 1914 brachte die Entscheidung: Deutschland hatte den Kampf um die Bagdadbahn gewonnen, die Schlacht um seine außenpolitische Freiheit aber verloren!

Literaturverzeichnis.

Quellen.

Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1870—1914. Hrsg. v. J. Lepsius, A. Mendelssohn-Bartholdy und F. Thimme. (Vornehmlich die Bände 17, 24, 25, 27, 28, 31, 37; zitiert G. P.)

British Documents on the Origins of the War 1898—1914. Edited by G. P. Gooch and H. Temperley. (Vornehmlich die Bände VI, VII, X, I, X, II; zitiert B. D.)

Documents Diplomatiques Français 1871—1914. Commission de publication des documents relatifs aux origines de la guerre de 1914. (Vornehmlich 2me Série Band III—VII; 3me Série; zitiert D. D. F.)

Die Internationalen Beziehungen im Zeitalter des Imperialismus. Dokumente aus den Archiven der Zarischen und Provisorischen Regierung. Deutsche Ausgabe von O. Hoetzsch. (Zitiert: Russ. Dok.)

Die Belgischen Dokumente zur Vorgeschichte des Weltkrieges 1885—1914. Hrsg. von B. Schwertfeger. (Vornehmlich die Bände 4, 5. (Zitiert: Belg. Dok.)

Graf Benckendorffs diplomatischer Schriftwechsel. Hrsg. von B. A. von Siebert. Berlin 1928. (Zitiert: Benck.)

Der diplomatische Schriftwechsel Iswolskys. Hrsg. von Fr. Stieve. Berlin 1925. (Zitiert: Iswolsky).

Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Ententepolitik der Vorkriegsjahre. Hrsg. von B. A. von Siebert. (Zitiert: Siebert.)

Schultheß' Europäischer Geschichtskalender. Jahrgänge 1903—1914.

Darstellungen.

Andreas, Willy: Kiderlen-Wächter. Randglossen zu seinem Nachlaß. H. Z. 132, 1925 S. 247—276. Erweiterter Abdruck in: Kampf um Volk und Reich (1934) S. 151—186.

Anrich, Ernst: Europas Diplomatie am Vorabend des Weltkrieges. Berlin 1937.

— Die englische Politik im Juli 1914. Eine Gesamtdarstellung der Julikrise. Stuttgart 1934.

Asquith, H. H.: Genesis of World-War. London 1923. Dt. Ausgabe: Der Ursprung des Weltkrieges. München 1924.

Becker, Willy: Fürst Bülow und England 1897—1909. Greifswald 1929.

Bethmann Hollweg, Th. v.: Betrachtungen zum Weltkriege. 2 Bd. Berlin 1924 (2. Aufl.).

Boveri, Magret: Sir Edward Grey und das Foreign Office. in: Politische Wissenschaft. Heft 12, 1933.

Brandenburg, Erich: Von Bismarck zum Weltkriege. Berlin 1926.

Brinkmann, Carl: England seit 1815. Politik, Volk, Wirtschaft. Berlin 1938.

Buchanan, George: My Mission to Russia and other diplomatic Memories, London 1923. Deutsche Ausgabe: Meine Mission in Rußland, Berlin 1926.

Bülow, Fürst B. v.: Denkwürdigkeiten. Berlin 1930.
Burisch, Ingo: Englands Haltung in der Bosnischen Annexionskrise. Diss. Halle, 1935.
Butterfield, Paul: The Diplomacy of the Bagdad Railway. Diss. Göttingen 1932 (Zitiert: Butterfield).
Churchill, Winston: The World Crisis. London 1923.
Cook, Edward Sir: How Britain strove for Peace. A Record of Anglo-German Negotiations 1898—1914. London 1914.
Daniels, Emil: Englands Staatsmänner von Pitt bis Asquith und Grey. Berlin 1925.
Dickinson, G. Lowes: The European Anarchy. New-York 1916.
Dringenberg, Henni: Die Mission Haldanes. Diss. Bonn 1930.
Duden, Wilhelm: Die Wurzeln des deutsch-englischen Gegensatzes. Diss. Hamburg 1934.
Earle, Edward, Mead: Turkey, the great Powers and the Bagdad Railway. A Study in Imperialism. New York 1923.
— The secret Anglo-German Convention of 1914 regarding Asiatic Turkey. New York. The Academy of Political Science 1923. S. 24—44.
Fay, Sidney, B.: The Origins of the World War. Bd. I, New York 1929. Deutsche Ausgabe: Der Ursprung des Weltkrieges, Bd. 1, Berlin 1930.
Fraser, Lovat: England's Position in the Persian Gulf, in: National Review, Dezember 1907.
Friedjung, Heinrich: Das Zeitalter des Imperialismus. Bd. 2, 3. Berlin 1919/1922.
Garvin, J.: From Reval to Potsdam, in: Fortnightly Review, 89, 1911, S. 191—208.
Gessner, Ludwig: Der Zusammenbruch des Zweiten Reiches. Seine politischen und militärischen Lehren. München 1937.
Gooch, George Peabody: Before the War. Studies in Diplomacy. Bd. 2, London 1938.
Grey, Sir Edward: Twenty-five Years, 2. Bd. London 1925. Deutsche Ausgabe: 25 Jahre, München 1926.
— Speeches on foreign Affairs. 1904—14. London 1931.
Gwinner, A. v.: The Bagdad-Railroad and the Question of British Cooperation, in: Nineteenth Century, 65, Juni 1909, S. 1083 ff.
Haldane, Lord: Before the War. London 1920.
— An Autobiographie, London 1928.
Halévy, Elie: L'Angleterre sur le seuil de la Guerre, in: Revue de Paris 38, 1931, S. 14—44.
Hammann, Otto: Deutsche Weltpolitik 1890—1912.
— Bilder aus der letzten Kaiserzeit, Berlin 1922.
Helfferich, Karl: Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit. Bd. 3, Berlin 1923.
— Der Weltkrieg. Bd. 1, Berlin 1919.
— Die deutsche Türkenpolitik. Berlin 1921.
Helmreich, E. C.: Die Haldane-Mission. Berliner Monatshefte 1934, S. 112—143.
Hoepli, Henry: England im nahen Osten. Das Königreich Irak und die Mossul-Frage. Erlanger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte, 10. Bd. 1931.
Huldermann, Bernhard: Albert Ballin. Oldenburg und Berlin 1922.
Herzfeld, H.: Die Limankrise und die Politik der großen Mächte in der Jahreswende 1913/14. Berl. Mhft. 1933, S. 837—858; 973—993.
Ibbecken, Rudolph: Das außenpolitische Problem, Staat und Wirtschaft in der deutschen Reichspolitik. 1880—1914. Schleswig 1928.
Jaeckh, Ernst: v. Kiderlen-Wächter. Der Staatsmann und Mensch. 2 Bde. Berlin, Leipzig 1924.

Jagow, Gotlieb v.: Ursachen und Ausbruch des Weltkrieges. Berlin 1919.
— England und der Kriegsausbruch. Eine Auseinandersetzung mit Lord Grey. Berlin 1925.
— Die deutsche politische Leitung und England bei Kriegsausbruch, in: Preußische Jahrbücher 1928, S. 420—28.
Jastrow, Morris: The War and the Bagdad-Railway. The Story of Asia Minor and its Relation to the present Conflict. Philadelphia und London 1917.
Jensen, Annemarie: Der Reichstag und die auswärtige Politik. 1909—14. Diss. Köln 1934.
John, Willi: Das Dardanellen-Problem und die großen Mächte im Jahre 1911. Diss. Breslau 1934.
Kalbskopf, Willy: Die Außenpolitik der Mittelmächte im Tripolis-Krieg und die letzte Dreibundserneuerung 1911/12. Eine Studie zur Bündnispolitik der europäischen Großmächte vor dem Weltkrieg. Diss. Erlangen 1932.
Kessler, Alexander: Die deutsch-englischen Beziehungen vom Amtsantritt Bethmann Hollwegs bis zur Haldane-Mission. Erlanger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte. N. F. 2, 1938.
Kleinknecht, Wolfgang: Die englische Politik in der Agadirkrise, in: Historische Studien, Heft 303, Berlin 1936.
Krebs, Günther: Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente-Publizistik. Dis. Breslau 1933.
Lee, Sir Sidney: King Edward VII. A Biography, 2 Bde. London 1927.
Lichnowsky, Karl, Max Fürst v.: Meine Londoner Mission 1912—14. Zürich 1918.
— Auf dem Wege zum Abgrund. Londoner Berichte, Erinnerungen und sonstige Schriften. 2 Bde. Dresden 1927.
Lindow, Erich: Freiherr Marschall von Bieberstein als Botschafter in Konstantinopel 1887—1912. Danzig 1934.
Lübbing, Heinrich: Englands Stellung zur bosnischen Krise. Diss. Münster 1933.
Lutz, Hermann: Lord Grey und der Weltkrieg. Ein Schlüssel zum Verständnis der britischen amtlichen Aktenpublikation und des Kriegsausbruches 1914. Berlin 1927.
— Deutschfeindliche Kräfte im Foreign Office. Materialien zu Band VII der Britischen Dokumente. Berlin 1932.
— Eyre Crowe, Der „böse Geist" des Foreign Office. Materialien zu Band VI der Britischen Dokumente. Stuttgart 1931.
— Die letzten Friedensjahre des alten Europa. Band 10 Teil 2 der Britischen Dokumente, in: Berliner Monatshefte 1938 S. 519—540.
Lynch, H. F. B.: The Bagdad Railway, in: Fortnightly Review 89, 1911 S. 375—387.
— The Bagdad Railway. The New Conventions, in: Fortnightly Review 89, 1911 S. 771—780.
Mann, Walter: Die Agadir-Krisis des Jahres 1911. Diss. Gießen 1934.
Monkthar, M. Pascha: La Turquie, l'Allemagne et l'Europe. Depuis le Traité de Berlin jusqu'à la Guerre Mondiale. 1924.
Mowat, Robert: Great Britain and Germany in the early twentieth Century, in: English Historical Review 46, 1931 S. 423—441.
Mühlmann, Carl: Deutschland und die Türkei 1913/14, in: Politische Wissenschaft, Heft 7, 1929.
Mutius, Gerhard v.: Die Türkei 1911—1914, in: Preußische Jahrbücher, Juni 1934 S. 212—224.
Newton, Lord: Lord Lansdowne. A Biography. London 1922.

Nicolson, Harold: Sir Arthur Nicolson. First Lord Carnock. A Study in old Diplomacy. London 1930 (Zitiert: Lord Carnock). Deutsche Ausgabe: Die Verschwörung der Diplomaten. Aus Sir Nicolsons Leben. (1849—1928). Frankfurt 1930.
Oncken, Hermann: Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges. Bd. 2, Leipzig 1933. (Zitiert: Oncken.)
— Die Sicherheit Indiens. Ein Jahrhundert englischer Weltpolitik. Berlin 1937.
— Greys Kampf um den Eintritt Englands in den Weltkrieg, in: Nation und Geschichte. Berlin 1935. S. 439—514.
Ostwald, Paul: Rußlands Weg in das Lager der Entente, in: Europäische Gespräche VIII, 1930, S. 601—612.
(Parker, Alwyn): The Bagdad Railway Negotiations, in: Quarterly Review Oktober 1917, S. 487—528.
Pears, Edwin: The Bagdad-Railroad, in: Contemporary Review 94, S. 570—591.
Pichon, Jean: Les Origines Orientales de la Guerre Mondiale. Paris 1937.
(Plehn, Hans): Deutsche Weltpolitik und kein Krieg. Berlin 1913.
Poltz, Ludwig: Die Anglo-russische Entente 1903—1907, Hamburg 1932.
Preller, Hugo: Englands Weltpolitik als Gleichgewichtspolitik. 1815 bis heute, in: Sammlung Göschen 1088. Berlin 1935.
Ragey, Louis: La Question du Chemin de Fer de Bagdad. 1893—1914. Paris 1936 (zitiert: Ragey).
Renouvin, Pierre: La Crise Européenne et la grande Guerre. 1904—18. Paris 1934.
Rhodes, Th.: The real von Kühlmann. London 1925. Deutsche Ausgabe: Kühlmann, Wie er wirklich ist. Berlin 1926.
Rohrbach, Paul: Die Bagdadbahn, Berlin 1911.
Roloff, Gustav: Die Entstehung der Entente-cordiale von 1904, in: Berliner Monatshefte 1935 S. 462.
— Die Entstehung der englisch-russischen Entente, in: Berliner Monatshefte 1930, S. 805—819.
— Rußland und England vor dem Weltkriege, in: Berliner Monatshefte 1935, S. 3.
Rosen, Friedrich v.: Aus einem diplomatischen Wanderleben. Bd. 2. Berlin 1932.
Rothfels, Hans: Die englisch-russischen Verhandlungen von 1914 über eine Marinekonvention, in: Berliner Monatshefte 1934, S. 365—72.
Roy, Gilles: Der rote Sultan Abdul Hamid, 1842—1910. Breslau 1937.
Schäfer, C. A.: Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik, Weimar 1916.
Schiemann, Theodor: Deutschland und die große Politik. Jahrgänge 1903—14.
Schoen, Freiherr v.: Erlebtes. Berlin 1921.
Schulze, Heinz: Die englisch-russischen Beziehungen 1903—1909. Diss. Jena 1933.
Schütte, Ernst: Freiherr Marschall von Bieberstein, Ein Beitrag zur Charakteristik seiner Politik. Diss. Leipzig 1936.
Sitki, Bekir: Das Bagdadbahn-Problem 1890—1903. Diss. Freiburg 1935.
Sontag, Raymond: European Diplomatic History. 1871—1932. New-York 1932.
Stieve, Friedrich: Deutschland und Europa 1890—1914. Berlin 1927.
— Iswolsky und der Weltkrieg. Berlin 1924.
Strigel, Fritz: Die deutsch-englischen Flottenverhandlungen in den Jahren 1909—1911 unter Bethmann Hollweg. Diss. Würzburg 1935.
Tirpitz, Alfred v.: Der Aufbau der deutschen Weltpolitik. Politische Dokumente, Bd. I, Stuttgart und Berlin 1924. (Zitiert: Tirpitz.)
Townsend, Mary: The Rise and Fall of Germany's Colonial-Empire. 1884—1918. New York 1930. Deutsche Ausgabe: Macht und Ende des deutschen Kolonialreiches. Leipzig 1932.

Trevelyan, George, Macaulay: Sir Edward Grey. Sein Leben und Werk. Eine Grundlegung englischer Politik. Essen 1938.

Wahl, Adalbert: Deutsche Geschichte. Bd. 3 und 4. Stuttgart 1932/36. (Zitiert: (Bd. 4) Wahl).

— Sir E. Crowe und Sir A. Nicolson, die Hauptträger der antideutschen Politik vor dem Weltkriege, in: Korrespondenzblatt des Gesamtvereins der Geschichts- und Altertumsvereine. 1932. S. 92—106.

Ward, Sir A. and Gooch, G. P.: The Cambridge History of British foreign Policy, 1873—1919. Bd. 3, Cambridge 1923.

Wingenroth, Karl: Deutscher und englischer „Imperialismus" vor dem Weltkriege. Diss. Heidelberg 1935.

Wirsing, Giselher: Sir Edward Grey und die Gegenwart, in: Die Tat. 1937. S. 145 ff.

Wolf, John, B.: The Diplomatic History of the Bagdad-Railroad, in: The University of Missuri-Studies XI, Columbia 1936. (Zitiert: Wolf.)

Woodward, E. L.: Great Britain and the German Navy. London, Oxford 1935.

Zimmermann, Walter: Die englische Presse zum Ausbruch des Weltkrieges. Charlottenburg 1928.

Zorger, Fritz: Haldanes Mission im Jahre 1912. Diss. Frankfurt 1928.

Lebenslauf.

Ich, Friedrich Heinz Bode, wurde am 22. Januar 1915 als Sohn des damaligen kgl. Bahnmeisters Daniel Bode und seiner Ehefrau Adelheid geb. Blasche in Obernigk Kr. Breslau geboren. Nach drei Jahren Volksschule und neun Jahren Gymnasium (Realabteilung) bestand ich Ostern 1933 die Reifeprüfung. Nachdem ich das freiwillige studentische Werkhalbjahr abgeleistet hatte, begann ich im Herbst 1933 das Studium der Philologie an der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau mit den Fächern Leibesübungen und körperliche Erziehung, Geschichte und Deutsch. Im Jahre 1934 unterbrach ich mein Studium, um freiwillig ein Jahr beim deutschen Reichsheer zu dienen. Nach meiner Entlassung setzte ich mein Studium fort und bestand im Sommer 1936 die praktische Prüfung für das Fach Leibesübungen. Seit dem Sommer 1938 war ich fast ausschließlich mit der Anfertigung der vorliegenden Arbeit beschäftigt. Am 4. November 1939 bestand ich die 1. Staatsprüfung für das höhere Lehramt. Ich wurde sofort nach Bunzlau i. Schles. an die dortigen Staatl. Zahnschen Schulanstalten als Studienreferendar zur Ausbildung überwiesen. Mitte Februar 1940 wurde ich zu den Fahnen gerufen.